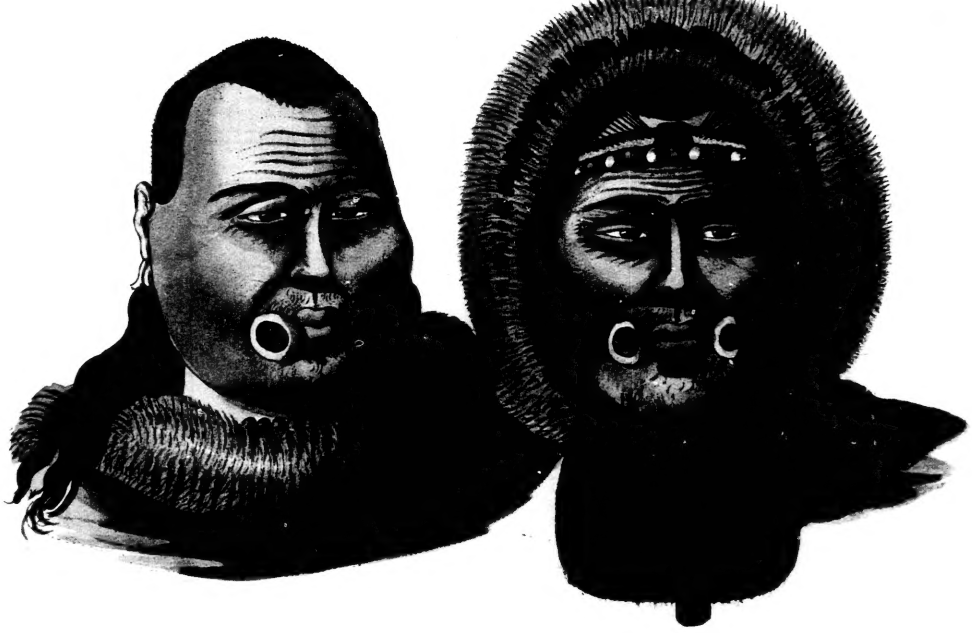


Abbildung der Bewohner des Kotzebue Sundes.

Entdeckungs-Reiſe

in die

Süd-See und nach der Berings-Straße

zur

Erforſchung einer nordöſtlichen Durchfahrt.

Unternommen in den Jahren 1815, 1816, 1817 und 1818,

auf Koſten

Sr. Erlaucht des Herrn Reichs-Kanzlers Grafen Rumanzoff

auf dem Schiffe Rurick

unter dem Befehle des Lieutenants der Ruſſiſch-Kaiſerlichen Marine

Otto von Kotzebue.

Erſter Band.

Mit zwei Kupfern und zwei Landkarten.

Weimar,
verlegt von den Gebrüdern Hoffmann.
1821.

Entdeckungs-Reiſe

in die

Süd-See und nach der Berings-Straße

zur

Erforſchung einer nordöſtlichen Durchfahrt.

Unternommen in den Jahren 1815, 1816, 1817 und 1818,

auf Koſten

Sr. Erlaucht des Herrn Reichs-Kanzlers Grafen Romanzoff

Dem

Herrn Reichs-Kanzler, Grafen Rumanzoff,

dem

großmüthigen Urheber dieſer Entdeckungs-Reiſe

widmet

die Geſchichte derſelben, ehrfurchtsvoll und dankbar

Otto v. Kotzebue.

Nach Beendigung des Drucks der Subſcribentenliſte geruheten, durch die Ruſſiſch-Kaiſerliche Geſandtſchaft an dem Großherzoglich-Sachſen-Weimariſchen Hofe, bei den Verlegern, den Gebrüdern Hoffmann, zu unterzeichnen:

Seine Majeſtät Alexander I.

Kaiſer und Selbſtherrſcher aller Reuſſen ꝛc. ꝛc.

zwei Exemplare der Ausgabe No. 3.

Subſcribenten-Verzeichniß.

Zur Erläuterung.

No. 1. 2. und 3 bedeuten die dreierlei verſchiedenen Ausgaben,

als:

No. 1. die Ausgabe auf Druckpapier mit nur etlichen colorirten Kupfern zu 10 Rthlr. ſächſiſch.

No. 2. die Ausgabe auf Velinpapier mit ſämmtlich colorirten Kupfern zu 15 Rthlr. ſächſiſch.

No. 3. die Ausgabe auf feinem Velinpapier und mit fein colorirten Kupfern zu 20 Rthlr. ſächſiſch.

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Abo.			
Herr Buchhändler F. A. Meyer daſelbſt	2	»	1
Altona.			
Herr Buchhändler Carl Buſch daſelbſt	»	2	»
Durch denſelben unterzeichneten ferner:			
Herr Commerzintendant Gebauer in Altona	»	1	»
» Kaufmann J. F. Heyne daſelbſt	»	1	»
» Kaufmann J. M. F. Köhler daſelbſt	1	»	»
» Kammerjunker von Levezow daſelbſt	»	1	»
» Kaufmann Reck junior daſelbſt	»	1	»
Amſterdam.			
Herrn G. A. Diederichs ſeel. Wittwe und Sohn daſelbſt	1	»	»
Herren Buchhändler J. Müller und Comp. daſelbſt	3	»	2
Durch dieſelben unterzeichneten ferner:			
Herr M. van Marum in Haarlem	»	1	»
» B. V. Schneevoogt daſelbſt	1	»	»
» Verſtolk van Soelen in Amſterdam	»	»	1
» C. J. Temminck daſelbſt	»	1	»
» W. C. Vöcker daſelbſt	»	»	1
» Buchhändler C. G. Sülpke daſelbſt	2	1	»
Durch denſelben unterzeichneten ferner:			
Herr J. C. Backer in Leyden	»	»	1
» P. van Cleef in dem Haag	»	»	1
Herren Gebrüder van Cleef in dem Haag	1	»	»

	Exemplare.		
	No. 1.	2.	3.
Herr F. G. Hoffmann in Gouda	»	»	1
» P. Lamarque in Amſterdam	1	»	»
Das Leſe-Muſeum daſelbſt	»	1	»
Herr E. van Riſpen in Zevenaer	1	»	»
» J. G. Starck, Doctor Med. in dem Haag	1	»	»
» J. G. van Terveen in Utrecht	1	»	»
» J. J. Quarles van Ufford in dem Haag	»	1	»
» W. L. van der Upwich in Amſterdam	1	»	»
» A. G. Vermeulen in Rotterdam	1	»	»
» S. de Viſſer im Haag	1	»	»

Arnſtadt.

Durch Herrn P. Hildebrands Buchhandlung daſelbſt unterzeichneten:

Ihro Hochfürſtl. Durchlaucht die regierende Fürſtin zu Lippe-Detmold	»	»	1
» Hochfürſtl. Durchlaucht die regierende Fürſtin von Schwarzburg-Sondershaußen	»	»	1

Aſchaffenburg.

Herr Buchhändler D. Knode daſelbſt	»	1	»

Bamberg.

Durch Herrn Buchhändler Kunz daſelbſt unterzeichneten:

Herr Geheime-Rath und Präſident L. F. Freyherr von Fechenbach in Bamberg	1	»	»
Herr geiſtl. Rath und Pfarrer Schellenberger daſelbſt	1	»	»

Berlin.

Herr Buchhändler Dümmler daſelbſt	1	»	»
Durch denſelben unterzeichneten ferner:			
Sr. Königl. Majeſtät Friedrich Wilhelm III. König von Preuſſen	»	»	1
Herr Geheimer Cabinets-Rath Albrecht in Berlin	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Alopäus, Kaiſerlich Ruſſiſcher Geſandter am Königl. Preußiſchen Hofe	»	1	»
Herr Geheime-Rath Crelinger in Berlin	»	»	1
» Baron von Fouqué, Königl. Preuſſ. Major daſelbſt	1	»	»
» Doctor Goedeke daſelbſt	1	»	»
» Criminalrath Hitzig daſelbſt	1	»	»
» Graf von Itzenblitz daſelbſt	»	1	»
» Profeſſor Lichtenſtein daſelbſt	1	»	»
» Geheimer-Rath Rudolphi daſelbſt	1	»	»
» Zeune, Vorſteher der Königl. Blindenanſtalt daſelbſt	1	»	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Herren Buchhändler Dunker und Humblot daſelbſt	2	3	»
Durch dieſelben unterzeichneten ferner:			
Sr. Königl. Hoheit Prinz Wilhelm von Preuſſen, Bruder Sr. Majeſtät des Königs	»	1	»
Sr. Königl. Hoheit Prinz Albrecht von Preuſſen	»	1	»
Die Königl. Bergwerksbibliothek daſelbſt	»	1	»
Die Bibliothek des Königl. Cadettencorps daſelbſt	»	1	»
Herr Bleſſon, Hauptmann vom Ingenieur-Corps daſelbſt	»	1	»
» Profeſſor Doctor Reich daſelbſt	»	1	»
» Rother, Königl. Preuſſ. wirklicher Geheimer-Ober-Finanzrath, Präſident der Hauptverwaltung der Staatsſchulden	1	»	»
» Buchhändler Th. Joh. Chr. Fr. Enslin daſelbſt	2	1	»
Durch Herrn Naucks Buchhandlung daſelbſt unterzeichnete:			
Herr von Weyrauch, Kaiſerl. Ruſſiſcher Staatsrath in St. Petersburg	1	»	»
Die Nicolaiſche Buchhandlung daſelbſt	4	1	»
Durch dieſelbe unterzeichneten ferner:			
Ihro Durchlaucht die Frau Herzogin zu Curland und Sagan	»	»	1
Herr Kammerherr Leopold von Buch in Berlin	»	»	1
» Holzinſpector Eben in Lieberoſe	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Miniſter von Humboldt in Berlin	1	»	»
Herr Geheimer-Juſtizrath Jenſch daſelbſt	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Miniſter und General-Lieutenant von Lottum daſelbſt	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Staatsminiſter von Voß daſelbſt	»	»	1
Herr Buchhändler Auguſt Rücker daſelbſt	1	»	»
Die Sanderſche Buchhandlung daſelbſt	1	»	»
Durch dieſelbe unterzeichnete ferner:			
Herr Geheime-Rath Richter in Berlin	»	1	»
Herren Simon Schropp und Comp. daſelbſt	1	»	»
Durch Herrn C. A. Stuhr in Berlin unterzeichneten:			
Sr. Königl. Hoheit der Kronprinz von Preuſſen	»	»	1
Sr. Königl. Hoheit der Prinz Wilhelm von Preuſſen, Sohn Sr. Majeſtät des Königs	»	»	1
Sr. Königl. Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Strelitz	»	»	1
Ihro Kaiſerl. Hoheit die Frau Großfürſtin von Rußland, Alexandra Feodorowna	»	»	1
Sr. Durchlaucht der Fürſt von Sayn-Wittgenſtein	1	»	»
Herr Schloßhauptmann von Buch	»	»	1
Sr. Excellenz der General der Infanterie Graf Gneiſenau	»	1	»
Herr Kunſthändler Lüderitz in Berlin	1	»	»
» Hofmarſchall Freyherr von Malzahn daſelbſt	1	»	»

	Exemplare No. 1.	2.	3.
Sr. Excellenz der Miniſter des Innern Herr von Schuckmann in Berlin	»	1	»
Die Voſſiſche Buchhandlung in Berlin	1	»	»
Bonn.			
Herr Buchhändler Marcus daſelbſt	2	»	»
Durch denſelben unterzeichnete ferner:			
Sr. Durchlaucht der Fürſt von Salm Dyck zu Dyck	1	»	»
Die Regimentsbibliothek des Königl. Niederländiſchen Schweizerregiments von Ziegler	1	»	»
Herr Buchhändler E. Weber daſelbſt	»	»	1
Durch Herrn Buchhändler Ed. Weber daſelbſt unterzeichneten:			
Herr Franz Kaufmann in Bonn	1	»	»
» Kreisſecretair Linz in Mayen	1	»	»
Das Königl. Preuſſ. Rheiniſche Oberbergamt daſelbſt	1	»	»
Die Königl. Preuſſ. Univerſitätsbibliothek daſelbſt	1	»	»
Braunſchweig.			
Herr Buchhändler Lucius daſelbſt	4	2	»
Die Schulbuchhandlung daſelbſt	»	1	»
Herr Buchhändler Friedrich Vieweg daſelbſt	2	3	»
Bremen.			
Durch Herrn Buchhändler J. G. Heyſe daſelbſt unterzeichneten:			
Das Muſeum daſelbſt	1	»	1
Herr Doctor J. H. A. Schumacher daſelbſt	»	1	»
» Doctor und Profeſſor Storck daſelbſt	»	1	»
» Doctor G. A. Treviranus daſelbſt	1	»	»
Die Union	»	»	1
Durch Herrn Buchhändler Kaiſer daſelbſt unterzeichneten:			
Herr Aeltermann Everh. Delius daſelbſt	»	1	»
» Conſul Fr. Delius daſelbſt	»	1	»
» Doctor A. von Gröning daſelbſt	»	1	»
Das löbl. Muſeum daſelbſt	1	»	1
Herr Advocat A. Scheer in Jever	1	»	»
Breslau.			
Durch Herrn Buchhändler Johann Friedrich Korn dem ältern daſelbſt unterzeichneten:			
Herr Baron von Czettritz auf Kolbnitz bei Jauer in Schleſien	1	»	»

	Exemplare No. 1.	2.	3.
Herr Baron von Lorenz auf Olbendorf bei Grottkau in Schleſien	»	1	»
» von Mieleçki, Bergrath zu Waldenburg daſelbſt	»	1	»
» Profeſſor und Univerſitätsbibliothecar Schneider sen. Ritter des rothen Adlerordens 3r Claſſe für die von Steinwehrſche Bibliothek	1	»	»

Herr Buchhändler Schöne daſelbſt	2	2	1

Bruchſal.

Herr Regierungs-Rath Pütz daſelbſt	1	»	»

Brünn.

Herr Buchhändler Johann Georg Gaſtl daſelbſt	»	1	»

Carlsruhe.

Durch Herrn Buchhändler Braun daſelbſt unterzeichneten:

Ihro Majeſtät die Königin Friederike von Schweden	»	1	»
Sr. Hoheit der Prinz Guſtav von Schweden	»	1	»
Sr. Hoheit Herr Markgraf Leopold zu Baden	»	1	»
Ihro Hoheit Frau Markgräfin Amalie Friederike von Baden	1	»	»
Das Muſeum in Carlsruhe	1	»	»
Sr. Excellenz Herr General-Lieutenant Freyherr von Neuenſtein daſelbſt	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Reigersberg, Königl. Baieriſcher Geſandter am Großherzogl. Badenſchen Hofe	1	»	»

Durch die Marx'ſche Buchhandlung daſelbſt unterzeichnete:

Herr Roth, ~~Forſtpraktikant~~ in Amorbach	»	»	1

Coburg.

Herren Buchhändler Meuſel und Sohn daſelbſt	1	»	»

Durch dieſelben unterzeichnete ferner:

Sr. Durchlaucht der regierende Herzog von Sachſen-Coburg und Saalfeld	1	»	»

Copenhagen.

Herr Chr. H. Nöer daſelbſt	1	»	»

Cottbus.

Herr Kreis-Einnehmer Wilke daſelbſt	1	»	»

Crefeld.

Herr Buchhändler Peter Giesbers daſelbſt	1	»	»

Darmſtadt.

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Herr Buchhändler J. W. Heyer daſelbſt	1	»	»
Herr Buchhändler F. W. Leske daſelbſt	1	»	»
Durch denſelben unterzeichneten ferner:			
Ihro Königl. Hoheit die Frau Großherzogin von Heſſen	»	3	»
Sr. Hoheit der Groß- und Erbprinz von Heſſen	»	1	»
Ihro Hoheit die Frau Groß- und Erbprinzeſſin von Heſſen	»	1	»
Sr. Hoheit der Prinz Emil von Heſſen	»	1	»
Herr Grüner, Regiſſeur des Großherzogl. Hof-Theaters in Darmſtadt	1	»	»

Dresden.

Die Arnoldiſche Buchhandlung daſelbſt	»	2	»
Durch dieſelbe unterzeichneten ferner:			
Sr. Königl. Hoheit Friedrich Auguſt, Herzog zu Sachſen	»	»	1
Herr Doctor Ludwig Chriſtoph Althof, Königl. Sächſ. Hofrath und Leibarzt in Dresden	»	»	1
» von Boſe, Königl. Sächſ. Kammerjunker und Rittmeiſter der Armee daſelbſt	»	1	»
A. E. K.	1	»	»
B. K.	»	1	»
Herr General-Lieutenant Edler von Le Coq in Dresden	»	1	»
» Baron von Löwenſtern, Ruſſ. Kaiſerl. Obriſt der Cavallerie	»	1	»
F. R. P.	1	»	»
Herr Major von Planitz in Dresden	»	1	»
Die Leihbibliothek von Joh. Friedrich Schmidts ſeel. Erben daſelbſt	1	»	»
Herr Calculator Schuſter daſelbſt	1	»	»
» G. Schwarz aus St. Petersburg	1	»	»
Herr Buchhändler Hilſcher daſelbſt	2	»	»

Düſſeldorf.

Herr Buchhändler Schreiner daſelbſt	1	»	»

Eſſen.

Herr Buchhändler Bädeker daſelbſt	1	1	»

Frankfurt am Mayn.

Durch Herrn Buchhändler Boſelli daſelbſt unterzeichneten:			
Sr. Durchlaucht der regierende Fürſt Auguſt zu Hohenlohe-Oehringen	»	1	»
Herr Simon Moritz von Bethmann, Kaiſerl. Ruſſ. Staatsrath	»	»	1

	Exemplare No. 1.	2.	3.
Sr. Excellenz Herr Graf von Beuſt, Großherzogl. und Herzogl. Sächſiſcher wirklicher Geheimer-Rath und Geſandter am deutſchen Bundestage	1	»	»
Sr. Excellenz Herr G. F. von Lepel, Churfürſtl. Heſſiſcher wirklicher Geheime-Rath und Geſandter am deutſchen Bundestage	»	1	»
Herr Lothar Franz Mark, Erzbiſchöffl. wirkl. geiſtlicher Rath und des ehemaligen Liebfrauenſtifts Scholaſter	1	»	»
Sr. Excellenz Herr von Penz, Großherzogl. Mecklenburg-Strelitziſcher Staatsminiſter und Geſandter am deutſchen Bundestage	»	1	»
Herr C. von Rothſchildt	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Freiherr von Vrints-Berberich K. K. Oeſtreichiſcher Kammerherr, Fürſtl. Thurn- und Tariſcher wirklicher Geheimer-Rath und General-Poſtdirector, mehrerer hohen Orden Großkreuz und Commandeur	»	1	»
Sr. Excellenz Herr C. Freyherr von Vrints-Treuenfeld, Fürſtl. Thurn- und Tariſcher Geheimer-Rath, K. K. Oeſterreichiſcher Kammerherr und des Maltheſerordens-Ritter	»	1	»
Sr. Erlaucht der regierende Herr Graf von Yſenburg-Philippseich in Philippseich	»	1	»
Herr Buchhändler H. L. Brönner in Frankfurt	2	1	»
Durch denſelben unterzeichneten ferner:			
Sr. Durchlaucht der Prinz Maximilian von Wied-Neuwied	»	»	1
Herr Buchhändler Colburn in London	»	»	1
Herr Senator J. N. Gogel in Frankfurt	»	1	»
» Geheimer Legations-Rath Himly daſelbſt	1	»	»
Durch Herrn Buchhändler Guilhauman daſelbſt unterzeichneten:			
Sr. Königl. Hoheit der Großherzog von Heſſen und bei Rhein	»	1	»
Herr Ed. Wm. von der Leyen in Crefeld	1	»	»
Die Hermannſche Buchhandlung daſelbſt	»	1	»
Durch dieſelbe unterzeichneten ferner:			
Sr. Durchlaucht der Fürſt Wilhelm zu Solms-Braunfels in Braunfels	»	1	»
Herr Bernhard Jacob Eyſſen in Frankfurt a. M.	»	1	»
Herr Buchhändler J. D. Sauerländer daſelbſt	1	»	»
Herr Buchhändler Franz Varrentrapp daſelbſt	»	1	»
Durch denſelben unterzeichneten ferner:			
Die Hochfürſtl. Thurn- und Tariſche Bibliothek in Regensburg	»	1	»
Herr Johann Heinrich Catoir in Frankfurt a. M.	»	1	»
» Stadtſchultheiß Freyherr von Günderode in Frankfurt a. M.	»	»	1

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Die Herzogl. Naſſauiſche Hofbibliothek in Wiesbaden	»	1	»
Herr Wilhelm Lotz, Hofmarſchallamtsſecretair in Homburg	»	»	2
» Johann Martin Saraſin in Frankfurt a. M.	»	1	»

Frankfurt an der Oder.

Die Flittnerſche Buch- und Kunſthandlung daſelbſt	1	»	»

Freyberg.

Durch Herren Craz und Gerlach, Buchhändler daſelbſt unterzeichneten:

Herr Geheimer-Finanzrath Baron von Herder in Freyberg	»	1	»
» Geſchw. Lehmann daſelbſt	1	»	»

St. Gallen.

Herren Huber und Comp. Buchhändler daſelbſt	1	»	»

Gießen.

Herr Buchhändler Heyer daſelbſt	1	»	»
Durch denſelben unterzeichnete ferner:			
Herr Profeſſor Wilbrand in Gießen	1	»	»

Göttingen.

Die Dieterichſche Buchhandlung daſelbſt	1	»	»
Herren Buchhändler Vandenhoeck und Ruprecht daſelbſt	»	2	»

Gotha.

Herr Buchhändler Gläſer daſelbſt	»	2	»

Guben.

Herr Landesälteſter Bürgermeiſter Heym daſelbſt	1	»	»

Halberſtadt.

Herrn H. Voglers Buch- und Kunſt-Handlung	»	1	»

Halle an der Saale.

Herren Buchhändler Hemmerde und Schwetſchke daſelbſt	1	»	»
Durch dieſelben unterzeichneten ferner:			
Herr Gerichtsſecretair Ramdohr in Aſchersleben	»	»	1
Die Fürſtl. Anhaltiſche Bibliothek zu Ballenſtedt	»	1	»
Herr Profeſſor Dzondi in Halle	»	1	»
Die Königl. Univerſitätsbibliothek daſelbſt	1	»	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Durch die Rengerſche Buchhandlung daſelbſt unterzeichneten:			
Ihro Durchlaucht die Frau Herzogin von Curland	»	»	1
Herr Profeſſor Herzog in Bernburg	1	»	»
Herr Doctor Kaulfuß in Halle	»	1	»

Hamburg.

	No. 1.	2.	3.
Herr Buchhändler Herold jun. daſelbſt	1	»	»
Durch denſelben unterzeichneten ferner:			
Herr Friedrich Coelln in Hamburg	1	»	»
» Dietrich Saul daſelbſt	»	1	»
» Arnold Schuback daſelbſt	»	1	»
» C. H. Sonntag daſelbſt	»	1	»
Herren Buchhändler Perthes und Beſſer daſelbſt	16	16	5

Hannover.

	No. 1.	2.	3.
Durch Herren Buchhändler Gebrüder Hahn daſelbſt unterzeichneten:			
Sr. Königl. Hoheit der Herzog von Cambridge	»	»	1
Sr. Hochfürſtl. Durchlaucht der regierende Fürſt von Bückeburg in Bückeburg	»	1	»
Sr. Excellenz Herr General-Lieutenant Freyherr von Dörnberg in Zelle	»	1	»
Herr Major General du Plat daſelbſt	»	1	»
» Medicinalrath Dr. Koeler daſelbſt	»	1	»
» Profeſſor Bergmann in Göttingen	»	»	1
Die Königl. Bibliothek in Hannover	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Bocholtz in Nieſen	»	1	»
Herr Domcapitular Freyherr von Brackel in Hildesheim	»	1	»
» Generalmajor L. von dem Buſche in Hannover	»	1	»
Aebtiſſin von Cornberg in Stift Baſſum	»	1	»
Sr. Excellenz Herr General von Drechſel in Hannover	»	1	»
Herr Cammer-Rath Flebbe daſelbſt	»	»	1
» Cammerherr von Freytag in Oldenburg	1	»	»
Die naturhiſtoriſch-ökonomiſche Geſellſchaft in Hannover	»	1	»
Herr Geheime-Legationsrath Reichsfreyherr von Grote daſelbſt	»	1	»
Sr. Excellenz Herr General von Hake daſelbſt	»	1	»
Herr Commerzienrath Hahn daſelbſt	»	1	»
Sr. Excellenz Herr General von Hammerſtein-Equord in Equord	1	»	»
Der Chef-Präſident Freyherr von der Horſt in Minden	»	»	1
Herr Hofmedicus Doctor Kaufmann in Hannover	1	»	»
» Herr Canzleydirector und Oberlandesgerichtsſecretair Kiesling in Münſter	»	1	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Herr Paſtor Krop in Wiedenſahl	1	»	»
Sr. Excellenz Herr General-Lieutenant S. von Löw in Offenbach	»	»	1
Herr Geheimer-Cammer-Rath Kunkel von Löwenſtern in Caſſel	1	»	»
» J. E. Lüdgers, Canonicus sanctae crucis in Hildesheim	»	»	1
» Oberſchenk, Reichsgraf von Platen-Hallermund in Hannover	»	1	»
» Obriſtlieutenant Prott daſelbſt	»	1	»
» Regierungsrath Rumann daſelbſt	1	»	»
» von Sandbeck in Sandbeck	1	»	»
Frau Präſidentin von Schele in Hannover	»	1	»
Herr van der Scheer in Koewerden	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von der Schulenburg Wolfsburg in Hannover	»	»	1
Herr Doctor J. F. Schulze in Bremen	1	»	»
» Oberſchenk Baron von Steinberg in Hannover	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Stollberg in Söder	»	»	1
Herr Sub-Conrector Volger in Lüneburg	1	»	»
» Warners in Leer	1	»	»
» Freyherr von Wendt, Biſchof zu Raſionopel und Domprobſt zu Hildesheim in Hildesheim	»	1	»
Herr Hof- und Canzley-Rath von Werlhof in Hannover	»	1	»
Die Hellwingſche Hofbuchhandlung daſelbſt	»	1	»

Heidelberg.

Herren Buchhändler Mohr und Winter daſelbſt	4	»	»
Durch dieſelben unterzeichnete ferner:			
Die Großherzogl. Hof-Bibliothek in Carlsruhe	»	1	»
Herr Hofrath und Profeſſor Munke in Heidelberg	1	»	»

Hemsbach an der Bergſtraße.

Herr J. M. Schmidt, Herzogl. Hildburghauſiſcher Commiſſionsrath daſelbſt	»	1	»

Hildesheim.

Herr Buchhändler Gerſtenberg daſelbſt	1	»	»

Königsberg.

Herren Buchhändler Gebrüder Bornträger daſelbſt	5	2	»
Herr Buchhändler A. W. Unzer daſelbſt	2	»	»

Leipzig.

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Durch Herrn Buchhändler Carl Andrä daſelbſt unterzeichnete:			
Herr Landesbeſtallter C. W. O. Aug. von Schindel auf Schönbrunn, Jauernick ꝛc.	1	»	»
Herr Buchhändler Barth in Leipzig	1	»	»
Durch denſelben unterzeichnete ferner:			
Herr Profeſſor Dr. Gilbert daſelbſt	»	1	»
Herr Buchhändler Cnobloch daſelbſt	5	4	2
Durch die Dyk'ſche Buchhandlung daſelbſt unterzeichnete:			
Herr Hofrath und Geheimer-Cabinets-Archivar A. F. Gebhardt in Dresden	1	»	»
Herr Doctor Eisfeld daſelbſt	1	»	»
» Faber daſelbſt	»	1	»
Die naturforſchende Geſellſchaft daſelbſt	1	»	»
Durch die Hinrich'ſche Buchhandlung daſelbſt unterzeichnete:			
Herr J. F. Golendzio in Memel	»	1	»
Herr Emil Küſtner daſelbſt	1	»	»
Herrn Buchhändler P. G. Kummer daſelbſt	2	1	»
Herr Buchhändler Reclam in Leipzig	4	1	»
Herr Wilhelm Reichenbach daſelbſt	»	1	»
Die Rein'ſche Buchhandlung daſelbſt	1	»	»
Herren Buchhändler Steinacker und Wagner daſelbſt	2	2	2
Durch dieſelben unterzeichneten ferner:			
Herr Cammerherr und Oberforſtmeiſter von Lindenau in Schneeberg	»	1	»
Durch Herrn Buchhändler Leopold Voß daſelbſt unterzeichnete:			
Herr Joh. Dav. Förſter ſen. Kaufmann daſelbſt	»	»	1

Liegnitz.

	No. 1.	2.	3.
Herr Buchhändler J. F. Kuhlmey daſelbſt	1	»	»
Durch denſelben unterzeichnete ferner:			
Das neue Ruhlandſche Leſeinſtitut daſelbſt	1	»	»

Lingen.

	No. 1.	2.	3.
Herr Buchhändler R. A. Jülicher daſelbſt	»	1	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
London.			
[H]erren Buchhändler Treuttel und Würz Treuttel Sohn und Richter daſelbſt . .	2	2	»
Lübeck.			
Herr Buchhändler J. J. von Rohden daſelbſt	1	»	»
Lüneburg.			
Durch Herren Buchhändler Herold und Wahlſtab daſelbſt unterzeichneten:			
Herr P. F. Abegg, Königl. Niederländiſcher Conſul in Emden	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Bernſtorff auf Gartow im Hannöverſchen	1	»	»
Herr C. E. Bierwirth, Secretair und Doctor in Lüneburg	»	1	»
» Profeſſor E. A. Evers in Lüneburg	1	»	»
Magdeburg.			
Die Creutz'ſche Buchhandlung daſelbſt	1	3	»
Herr Buchhändler Heinrichshofen daſelbſt	»	1	1
Mainz.			
Durch Herrn Buchhändler Florian Kupferberg daſelbſt unterzeichneten:			
Herr H. Ackermann, Handelsmann in Mainz	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Clemens Graf zu Elz daſelbſt	»	»	1
Herr Johann Andreas Blückert, Materialiſt daſelbſt	1	»	»
Herr Hermes, Ergänzungsrichter in Trier	1	»	»
» C. Herrgen, Gaſtwirth zu den drei Kronen in Mainz	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Keſſelſtadt daſelbſt	1	»	»
Die Leſegeſellſchaft daſelbſt	1	»	»
Herr von Rohr, Königl. Preuſſ. Major daſelbſt	1	»	»
» Wittemann, Gutsbeſitzer in Geiſenheim	1	»	»
Marburg.			
Durch Herrn Buchhändler Krieger daſelbſt unterzeichneten:			
Herr Regierungsrath von Hanſtein in Marburg	1	»	»
Sr. Excellenz der Königl. Wirtembergiſche Staatsminiſter und Großkanzler der Orden Herr Graf von Wintzingerode zu Caſſel	»	1	»
Herr Geheimer-Staatsminiſter von Schmerfeld daſelbſt	»	»	1
München.			
Durch Herrn Buchhändler E. A. Fleiſchmann daſelbſt unterzeichnete:			
Sr. Excellenz Herr Graf von Thürheim, Königl. Baierſcher Staatsminiſter	1	»	»
Herr Buchhändler Lindauer daſelbſt	»	3	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Durch Herrn Buchhändler **Thienemann** daſelbſt unterzeichneten:			
Sr. Majeſtät der **König von Baiern**	»	1	»
Jhro Majeſtät die **Königin von Baiern**	»	1	»
Sr. Königl. Hoheit der **Prinz Eugen, Herzog von Leuchtenberg**	»	1	»
Sr. Excellenz Herr **Baron von Frankenſtein** in München	»	1	»
Herr Obriſt **Baron von Seckendorf** in Neu-Oetting	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Staatsminiſter Graf **von Montgelas** daſelbſt	1	»	»
Sr. Durchlaucht Herr Feldmarſchall **Fürſt von Wrede** daſelbſt	1	1	»
Die **Bibliothek** des Königl. Baierſchen Regiments Garde du Corps zu Pferde	»	1	»
Die **Bibliothek** des Königl. Baierſchen Grenadier Garde-Regiments	»	1	»
Die **Bibliothek** des erſten Linien-Infanterie-Regiments König	»	1	»
Sr. Excellenz Herr General Graf **zu Pappenheim**	1	»	»
Münſter.			
Durch die **Coppenrathſche Buchhandlung** daſelbſt unterzeichneten:			
Sr. Durchlaucht der **Fürſt Alexis zu Bentheim-Steinfurth**	»	»	1
Sr. Durchlaucht **Friedrich Wilhelm, Fürſt zu Salm-Horſtmar**	1	»	»
Jhro Durchlaucht die **Prinzeſſin Sophie zu Bentheim-Steinfurth**	1	»	»
Herr Weyhbiſchof **Freyherr von Droste** zu Fiſchering	»	1	»
Muskau.			
Herr **Reichsgraf Pückler** auf Muskau	»	»	1
Nürnberg.			
Herr Buchhändler **Carl Felſecker**	»	1	2
Herren Buchhändler **Riegel** und **Wiesner** daſelbſt	1	»	»
Oldenburg.			
Durch Herrn Buchhändler **Schulze** daſelbſt unterzeichneten:			
Die öffentliche **Bibliothek** daſelbſt	»	1	»
Herr Cammeraſſeſſor **Hackewesſell** daſelbſt	1	»	»
Peſt.			
Herr Buchhändler **Hartleben** daſelbſt	»	4	»
» Buchhändler **Georg Kilian** daſelbſt	1	1	»
St. Petersburg.			
Bei den Verlegern dieſer Reiſe, den Gebrüdern Hoffmann in Weimar, geruhten zu unterzeichnen:			
Jhro Majeſtät die Kaiſerin Mutter, **Maria Fedeorowna** von Rußland	»	»	1
Sr. Excellenz Herr Staatsrath von **Willamow**, Ritter mehrerer Orden	»	»	1

	Exemplare No. 1.	2.	3.
Prag.			
Durch Herrn Buchhändler Calve daſelbſt unterzeichnete:			
Herr Euſtach Janatka, Oberjäger der Herrſchaft Semil in Böhmen	»	1	»
Durch Herrn Buchhändler Enders daſelbſt unterzeichneten:			
Sr. Excellenz Herr Graf Clam-Gallas daſelbſt	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Graf Caſpar von Sternberg daſelbſt	»	1	»
Herr Buchhändler Caſpar Widtmann daſelbſt	2	2	2
Quedlinburg.			
Herr Buchhändler Gottfried Baſſe daſelbſt	1	»	»
Roſtock.			
Herr Buchhändler K. C. Stiller daſelbſt	6	6	»
Schlieben.			
Herr Kreisphyſicus Doctor Wagner daſelbſt	»	1	»
Sondershauſen.			
Durch Herrn Hofbuchhändler Bernhard Friedrich Voigt daſelbſt unterzeichneten:			
Ihro Erlaucht, Luiſe, regierende Gräfin zu Stollberg-Stollberg	»	1	»
Herr J. G. Fr. Cannabich, Paſtor zu Nieder-Böſa bei Greußen	1	»	»
» Juſtitzcommiſſär Doctor Schulze I. in Nordhaußen	1	»	»
Sorau.			
Herr Buchdrucker Rauert daſelbſt	1	»	»
» Amtsrath Schlinzigk daſelbſt	1	»	»
Speyer.			
Herr Regierungs-Rath Schlemmer daſelbſt	1	»	»
Spremberg.			
Herr Juſtiz-Commiſſär Noeller daſelbſt	1	»	»
Stralſund.			
Durch die Königl. Regierungsbuchhandlung von Carl Löffler daſelbſt unterzeichneten:			
Herr Landbaumeiſter Boy daſelbſt	1	»	»
» Guſtav Boeckler in Treuen	1	»	»
» Kaufmann C. F. Mayer in Stralſund	»	1	»
Die Rathsbibliothek daſelbſt	»	1	»

	Exemplare No. 1.	2.	3.
Stuttgart.			
Durch Herrn Buchhändler Löfflund daſelbſt unterzeichneten:			
Sr. Majeſtät der König Wilhelm I. von Würtemberg für deſſen Privatbibliothek	»	1	»
Die Königl. Bibliothek in Stuttgart	»	1	»
Die Bibliothek Ihrer Majeſtät der verwittweten Königin von Würtemberg, durch Herrn Hofrath Thomas	»	1	»
Herr General-Major von Bismark, Königl. Würtemberg. Geſandter am Großherzogl. Badenſchen Hofe	1	»	»
Herr Pfarrer M. Feuerlein in Wolfſchlugen	1	»	»
Herr Buchhändler Metzler in Stuttgart	1	»	»
Tübingen.			
Herr Buchhändler Laupp daſelbſt	1	»	»
Trier.			
Durch Herrn Buchhändler Gall daſelbſt unterzeichnete:			
Herr Haw, Königl. Landrath und Oberbürgermeiſter der Stadt Trier	»	1	»
Ulm.			
Die Stettiniſche Buchhandlung daſelbſt	»	1	»
Unterſchönmattenwag bei Heidelberg.			
Herr Pfarrer Breunig daſelbſt	1	»	»
Weimar.			
Durch die Buchhandlung der Gebrüder Hoffmann unterzeichneten:			
Sr. Königl. Hoheit der Großherzog von Sachſen Weimar-Eiſenach ꝛc.	1	1	1
Ihro Königl. Hoheit die Frau Großherzogin von Sachſen Weimar-Eiſenach ꝛc.	»	1	»
Sr. Königl. Hoheit der Erbgroßherzog von Sachſen Weimar-Eiſenach ꝛc.	»	1	»
Ihro Kaiſerl. Hoheit die Frau Großfürſtin, Erbgroßherzogin von Sachſen Weimar-Eiſenach ꝛc.	»	»	1
Sr. Hoheit der Herzog Bernhard von Sachſen Weimar-Eiſenach ꝛc.	»	»	1
Sr. Durchlaucht der Herzog Bernhard von Sachſen Meiningen	1	»	»
Herr Ernſt Arnoldi jun. Kaufmann und Bankdirector in Gotha	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Staatsminiſter Freyherr von Gersdorff in Weimar	1	»	»
Ihro Excellenz Frau Ottilia Gräfin Henkel von Donnersmarck, geborne Gräfin Lepel in Weimar	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Kalkreuth, Generalmajor in Berlin	»	»	1
Herr von Lindemann, Königl. Preuſſ. Major und Ritter des K. Sächſ. St. Heinrichs-Ordens in Nordhauſen	»	1	»

	Exemplare No. 1.	2.	3.
H. E. Lloyd Esqr. at London	»	»	1
Herr von Olſufieff, Ruſſ. Kaiſ. Major außer Dienſten in Niederpouritz bei Dresden	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Landmarſchall Freyherr Riedeſel zu Eiſenbach auf Neuenhof bei Eiſenach	»	1	»
Herr G. von Schmerfeld, churheſſiſcher Geheimer Staats- und Juſtizminiſter in Caſſel	»	»	1
» Geheimer Staatsrath D. Schweitzer in Weimar	»	1	»
» Rittergutsbeſitzer Schweitzer in Moſen im Neuſtädter Kreiſe	1	»	»
» Hofrath Zileſius in Mühlhauſen	1	»	»
» Rittmeiſter von Tompſon in Weimar	»	1	»
Wien.			
Herr Carl Ferd. Becks Buchhandlung daſelbſt	1	2	»
Die Carl Geroldſche Buchhandlung daſelbſt	8	3	3
Durch dieſelbe unterzeichneten ferner:			
Ihro Majeſtät die Durchlauchtigſte Frau Erzherzogin Marie Luiſe, Herzogin von Parma, Piacenza und Guaſtalla	»	»	1
Sr. Königl. Hoheit Erzherzog Ferdinand von Oeſterreich Este, commandirender General in Ungarn	1	»	»
Sr. Durchlaucht der Fürſt von Kaunitz-Rittberg	»	»	1
Sr. Hochfürſtl. Durchlaucht Ernſt Landgraf von Heſſen-Philippsthal	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Franz Maria Freyherr von Carnea-Steffaneo	»	1	»
Sr. Erlaucht Herr Johann Rudolph Graf Czernin	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Peter Graf von Goëß, Kaiſerl. Königl. Lombardiſch-Venezianiſcher Hofcanzler	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Gollowkin, Kaiſerl. Ruſſiſcher Geſandter am Kaiſerl. Oeſterreichiſchen Hofe	»	»	1
Herr Johann Ritter von Hietzinger, Kaiſerl. Königl. Hofrath	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Feldmarſchalllieutenant Graf von Kollonitz	»	»	1
Sr. Erlaucht Herr Franz Anton Graf von Magnis	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Ferdinand Graf von Palffy	»	»	1
Sr. Excellenz Herr Johann Philipp von Stadion, Kaiſerl. Königl. Finanzminiſter	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Philipp Ritter von Stahl, Präſident der Commerzhofcommiſſion	1	»	»
Herr Buchhändler Heubner daſelbſt	3	»	1
Herr Buchhändler Philipp Joſeph Schalbacher	»	4	»
Durch denſelben unterzeichnete ferner:			
Die Privatbibliothek Sr. Majeſtät des Kaiſers Franz II.	»	»	1
Die Bibliothek Sr. Königl. Hoheit des Herzogs Albrecht von Sachſen-Teſchen	»	»	1
Sr. Durchlaucht Fürſt Paul Eſterhazy	»	»	1

	Exemplare		
	No. 1.	2.	3.
Sr. Excellenz Herr Graf Anton von Appony K. K. Geſandter zu Rom	»	»	1
Sr. Hochgeboren Herr Graf von Clam Martinitz, K. K. Obriſt des Cüraſſier-Regiments Kronprinz	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Feldzeugmeiſter Br. Duka	»	1	»
Herr Anton von Eisner	»	»	1
» Joh. Bapt. Eltz	1	»	»
Frau Gräfin Erdödy, geborne Gräfin Nitzky	»	1	»
Herr Vincini Grimm in Wien	1	»	»
» Baron Ferdinand Leon Gudenus	1	»	»
Sr. Hochgeboren Herr Franz Graf von Hartig K. K. Hofrath	1	»	»
Herr Ignatz Holzinger	1	»	»
» Ernſt Telemach Freyherr von Locella	»	1	»
» Joh. Bapt. Palmano in Zyrnau	»	»	1
» Pilat K. K. Hoffecretair	»	1	»
» Kaſimir	1	»	»
Sr Hochgeboren Herr Graf Szechényi	»	1	»

Herren Buchhändler Schaumburg und Comp. daſelbſt	1	1	»
Durch dieſelben unterzeichneten ferner:			
Sr. Kaiſerl. Hoheit Erzherzog Anton	1	»	»
Sr. Kaiſerl. Hoheit Erzherzog Joſeph, Palatinus von Ungarn	»	1	»
Ihro Durchlaucht, Frau Fürſtin Thereſe Jablonowska	»	1	»
Sr. Hochwohlgeb. Herr Baron von Arnſtein	»	1	»
Sr. Hochgeboren Herr Graf Stephan Czaky	1	»	»
Sr. Hochgeboren Herr Graf Joh. Keglevics	»	1	»
Sr. Hochwohlgeboren Herr J. Friedrich Freyherr von Retzer	»	1	»
Durch Herren Buchhändler Zendler und Mannſtein daſelbſt unterzeichnete:			
Herr M. Fr. von Du Chet, Kaiſerl. Königl. Gubernialrath und General-Conſul zu Warſchau	»	1	»

Wintherthur.

Die Steinerſche Buchhandlung daſelbſt	3	»	»

Zeitz.

Die Webelſche Buchhandlung daſelbſt	1	»	»

Zerbſt.

Herr Buchhändler Andr. Füchſel daſelbſt	1	»	»

***

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Zittau.			
Herr Buchhändler Schöps daſelbſt	»	1	»
Durch denſelben unterzeichnete ferner:			
Frau von Schrickel in Görlitz	»	»	1
Züllichau.			
Herr Buchhändler Darnmann daſelbſt	2	»	»
Zwippendorf.			
Herr Stadtrichter Walther	1	»	»

Inhalt.

Erſter Band.

Seite

Einleitung. Von Kruſenſtern . . . . 3.

Ueberſicht der Polarreiſen zur Entdeckung einer nördlichen Durchfahrt aus dem atlantiſchen Ocean in das Südmeer. Von Kruſenſtern . . . . 23.

Inſtruction für die aſtronomiſchen und phyſikaliſchen Arbeiten auf dieſer Reiſe. Von Horner. 73.

Vorrede. Von Otto von Kotzebue . . . . 93.

Hiſtoriſcher Theil der Reiſe. Erſte Abtheilung.

1. Reiſe von Kronſtadt nach Kopenhagen . . . . 97.
2. Von Kopenhagen nach England . . . . 98.
3. Von Plymouth nach Teneriffa . . . . 101.
4. Von Teneriffa nach Braſilien. St. Catharina . . . . 102.
5. Von St. Catharina nach der Küſte Chili. Conception . . . . . . 107.
6. Von der Bay Conception nach Kamtſchatka . . . . 112.
7. Von Kamtſchatka nach dem neuentdeckten Kotzebue-Sund, hinter der Beeringsſtraße 134.
8. Von Kotzebue-Sund nach Unalaska . . . . 155.

Zweiter Band.

Hiſtoriſcher Theil der Reiſe. Zweite Abtheilung.

9. Von Unalaska nach Kalifornien . . . . 5.
10. Von der Küſte Kaliforniens nach den Sandwichinſeln . . . . . . 11.
11. Von den Sandwichsinſeln nach den neuentdeckten Inſelgruppen Radack . . 37.
12. Von Radack nach den St. Lorenz-Inſeln . . . . 71.
13. Von den St. Lorenz-Inſeln nach Radack und Guaham . . . . . . 105.
14. Von Guaham nach St. Helena . . . . 135.
15. Von St. Helena nach Reval . . . . 148.

Analyſe der auf dem Rurick im großen Ocean entdeckten Inſeln. Von Kruſenſtern . . 149.

Ueber die Krankheiten der Mannſchaft, während der drei Jahre der Reiſe. Vom Arzte des Schiffs Dr. Eſchſcholz . . . . 161.

— Inhalt. —

Dritter Band.

Bemerkungen und Anſichten von dem Naturforſcher der Expedition,

Adelbert von Chamiſſo.

	Seite.
Vorwort	5.
Teneriffa	7.
Braſilien	9.
Californien	17.
Chili nebſt den Notizen des Pater Alday und der tabellariſchen Ueberſicht der Miſſionen	24.
Ueberblick des großen Oceans, ſeiner Inſeln und Ufer	29.
Das Tagaliſche Alphabet	51.
Vocabularium der Dialekte Chamori (Marianen-Inſeln) und von Eap, Ulea und Radack	54.
Lieder von Radack	67.
Die Philippinen-Inſeln	68.
Die Marianen-Inſeln — Guajan	77.
Auszug aus den Archiven von San Ygnacio de Aganna	84.
Ueber unſere Kenntniß der erſten Provinz des großen Oceans. Neue Quellen — Kadu, Don Louis de Torres. Geographiſcher Ueberblick. Mit einer Karte	85.
Radack, Ralick, Repith-Urur, Bogha, die Cornwallis-Inſeln	106.
Die Carolinen-Inſeln	122.
Die Penrhyn-Inſeln	137.
Die niedern Inſeln, 15° S. B. und 138 bis 149° W. L. — Romanzoff	138.
Waihu oder die Oſter-Inſel — Sala y Gomez	140.
Die Sandwich-Inſeln. — Johnſtone-Inſel	142.
Methoden Feuer anzumachen	154.
Kamtſchatka. Die Aleutiſchen Inſeln und die Beeringsſtraße	155.
Meteorologie. — Magnet	179.

Anhang von andern Verfaſſern:

Allgemeine Bemerkungen zur Reiſebeſchreibung	183.
Ueber die Korallen-Inſeln, ihre Entſtehungsart und weitere Ausbildung	187.
Ueber die Felsbeſchaffenheit der Küſte Neu-Californiens, der Inſel Unalaſchka und der Küſten der Beeringsſtraße, nach den daſelbſt angeſtellten Beobachtungen und geſammelten Mineralien des Herrn Doctor Eſchſcholz. Von Moritz von Engelhardt	189.
Beſchreibung einer neuen Affengattung, Presbytis mitrata. Von Dr. Eſchſcholz. Mit Abbildung	196.
Naturhiſtoriſche und phyſiologiſche Bemerkungen über die Seeblaſen, Velellen und Porpiten Von Dr. Eſchſcholz.	198.

— Inhalt. —

	Seite.
Beſchreibung neuer ausländiſcher Schmetterlinge nebſt Abbildungen. Von Dr. Eſchſcholz	201.
Aerometriſche Beobachtungen vom 18. Juli 1816 bis zum 13. April 1818 . . .	221.
Temperatur des Meerwaſſers in verſchiedenen Tiefen in den Jahren 1815. 1816. 1817. 1818.	230.
Bemerkungen zu den Beobachtungen über das ſpezifiſche Gewicht des Meerwaſſers in verſchiedenen Breiten und über die Temperatur des Oceans in verſchiedenen Tiefen. Von J. C. Horner.	220.

Verzeichniß der Kupfer und Karten.

Erſter Band.

	Seite.
Abbildung der Bewohner des Kotzebue-Sundes, (Titelkupfer)	149.
Anſicht der Eisberge des Kotzebue-Sundes	146.
Karte vom 14° S. B. bis zum 16, und vom 137 bis 149° W. L. von Greenwich; nebſt Andeutung des Wegs, welchen der Rurick genommen; die Richtung und Stärke der Strömung und Declination des Compaſſes	117.
Karte der Beeringsſtraße	140.

Zweiter Band.

Tammeamea, König der Sandwich-Inſeln	15.
Rarick, Häuptling der Inſel Otdia (Titelkupfer)	53.
Anſicht vom Königl. Murai in der Bucht Ti-utatua auf der Inſel O Waihi . . .	19.
Anſicht des Innern eines Hauſes auf den Radack-Inſeln	61.
Anſicht der Inſel Airick zur Gruppe Caven gehörig in Radack *)	80.
Plan von der Inſelgruppe Rumanzoff (Otdia)	44.
Karte der neuentdeckten Inſelkette Radack und Ralick	72.
Karte der Karolinen, nach der Angabe Edock's	88.

Dritter Band.

Kadu aus Ulea (Titelkupfer)	87.
Zwei Kärtchen der Karolinen nach Cantova und Don Louis de Torres . . .	85.
Elf Platten Schmetterlinge	201.
Abbildung einer neuen Affenart	196.

*) Auf mehrern Abdrücken der Ausgaben No. 1 und 2 ſteht: Birick ſtatt Airick.

Entdeckungs-Reiſe

in

die Süd-See und nach der Berings-Straße

zur

Erforſchung einer Nordöſtlichen Durchfahrt.

Erſter Band.

Z
Au
nac
Pr
Re
bei
ten
ſog
in
„an
noch
hun
See
ſen;
in d
lichk

*)

**

Einleitung. *)

Zwei Probleme haben ſeit Jahrhunderten den Geographen, beſonders den Seemann beſchäftigt: das Auffinden eines ſüdlichen Continents und das einer nördlichen Durchfahrt aus dem Atlantiſchen Ocean nach dem Süd-Meer, oder umgekehrt, aus dem Süd-Meere in den Atlantiſchen Ocean. Das erſte Problem wurde von dem unſterblichen Cook gelöſt; er vernichtete während ſeiner zweiten Entdeckungs-Reiſe das ſüdliche Continent, deſſen Exiſtenz man für nothwendig hielt, um das Gleichgewicht zwiſchen beiden Hemiſphären zu erhalten, und an welches die berühmteſten Geographen aus der Mitte des letzten Jahrhunderts, wie De Broſſes und Dalrymple, den feſteſten Glauben hatten, indem ſie ſogar die Gränzen ſo wie die wahrſcheinliche Volksmenge deſſelben beſtimmten. Vor Cook ſank es in den Schooß des Oceans, und ließ, gleich dem grundloſen Gewebe einer Viſion, keine Spur zurück „and like the baseleſs fabric of a vision left not a vack behind." **) Das zweite Problem, iſt noch bis auf dieſen Tag der Gegenſtand hypothetiſcher Theorien und praktiſcher Anſtrengungen. Dreihundert Jahre hindurch, hat man vergebens die Verbindung der beiden Oceane geſucht, die größten Seefahrer aller Nationen haben Theil an den Verſuchen genommen, dieſes ſchwierige Problem zu löſen; doch waren es die Engländer vorzüglich, welche, wie in allen Unternehmungen zur See, ſich auch in dieſer auszeichneten. Ihnen verdankt man den erſten Verſuch, und mit der ruhmwürdigſten Beharrlichkeit haben ſie ununterbrochen bis jetzt ihre Verſuche wiederholt; auch ſind ſie es aller Wahrſcheinlich-

---

*) Cook hielt zwar das Daſeyn eines Continents in der Nähe des Südpols für möglich, indem er der Meinung war, daß ſich Eis nur in der Nähe des Landes bilden könne, und daß daher die ungeheure Menge von Eis, welches man in den Südpolar-Regimen findet, nur ſeinen Urſprung in einem großen, in der Nähe des Südpols ſich befindlichen Continente haben könne; aber er war auch zugleich beſtimmt der Meinung, daß dieſes Südpolar Land nie werde entdeckt werden.

**) Ich erfülle hiemit den Wunſch des Verfaſſers, eines Zöglings, auf den ich ſtolz bin, ſeiner Reiſebeſchreibung einige Worte von mir voranzuſetzen. Es war dieß auch der Wunſch ſeines unglücklichen Vaters, meines unvergeßlichen Freundes, mit dem ich 30 Jahre hindurch in ſteter inniger Verbindung gelebt, den ich brüderlich geliebt habe, und deſſen Tod ich, gewiß mit Vielen ſeiner Freunde, und wohl mit dem ganzen unpartheiſchen Publikum nie aufhören werde zu betrauern.

Kruſenſtern.

keit nach, welchen man endlich die Gewißheit über das Seyn oder Nichtſeyn dieſer merkwürdigen Paſſage wird zu verdanken haben. Hätte das Schickſal Cook's Leben gefriſtet, vielleicht wäre ſie ſchon gefunden; und wäre ſie auch nicht von ihm gefunden worden, ſo hätte er wenigſtens die Unmöglichkeit derſelben bis zur Evidenz erwieſen; denn was Cook nicht möglich war, konnte einem Andern kaum möglich werden. Auch Rußland, das ſeit Peter dem Großen eine Marine beſitzt, und nie gleichgültig gegen das geweſen iſt, was zur Erweiterung der Wiſſenſchaften beitragen kann, hat nicht andern Nationen in dem Aufſuchen einer nördlichen Durchfahrt nachſtehen wollen, und während zwei auf einander folgenden Jahren, waren drei Schiffe, unter dem Befehl des verſtorbenen Admirals Chichagoff, Vater des jetzt lebenden Admirals, beſchäftigt, gerade im Norden zwiſchen Grönland und Spitzbergen, dieſe Paſſage zu ſuchen. Die Expedition hatte das Schickſal aller frühern Verſuche dieſer Art, ohne daß dem Befehlshaber irgend eine Schuld beigemeſſen werden konnte, eben ſo wenig wie dem Lord Mulgrave, welcher ſieben Jahre ſpäter von England, auch in der nämlichen Richtung wie Admiral Chichagoff abgeſchickt ward, und nur um 12 Minuten weiter nach Norden kam, als der Ruſſiſche Befehlshaber. Cook's dritte Reiſe, obgleich nicht von ihm ſelbſt beendigt, ſchien endlich allen Zweifeln über die Möglichkeit einer nördlichen Durchfahrt ein Ende gemacht zu haben; jedoch wiſſen wir nicht, ob der große Mann wirklich auch ſelbſt daran verzweifelte. Die Unterſuchungen in der Berings-Straße brachten ihn das erſte Jahr bis zum 70ſten Grade, wo das Eis ihn hinderte weiter vorzudringen; demungeachtet beſchloß er, das folgende Jahr ſeine Unterſuchungen daſelbſt fortzuſetzen, was freilich leider nicht er ſelbſt ausführte; indeß beweiſt der von ihm gefaßte Entſchluß, daß er nicht an der Möglichkeit, wenn auch nicht eines vollkommenen Gelingens, doch wenigſtens weiter nach Norden und Oſten vorzudringen als das Jahr vorher, verzweifelte. Man kann die dritte Reiſe Cook's für den letzten Verſuch anſehen, den man im vorigen Jahrhunderte zur Löſung des berühmten Problems gemacht hat; denn der Zweck der Reiſe des Capitain Vancouver war nicht das Aufſuchen einer nördlichen Durchfahrt, wie man nach dem Titel der Reiſe es glauben konnte, ſondern eine genaue Unterſuchung der ganzen Küſte von Amerika von 30° Breite bis zur Cook's-Einfahrt. Es verſtand ſich von ſelbſt, daß, hätte man bei dieſer Unterſuchung eine Verbindung irgend eines tiefen Einſchnitts mit der Baffins- oder Hudſons-Bay gefunden, eine ſolche von Vancouver wäre erforſcht worden; es war aber mehr als wahrſcheinlich, daß eine ſolche Verbindung ſüdlich von Cook's Einfahrt nicht gefunden werden würde, denn ſchon bei der Abfertigung von Cook hatte man anerkannt, daß eine Verbindung, falls ſie exiſtire, nicht ſüdlicher als 65° zu finden ſey, indem die genauen Unterſuchungen des Capitain Middleton und der Capitaine Smith und Moore erwieſen hatten, daß von der Hudſon's-Bay aus, eine Verbindung mit dem Süd-Meere unmöglich ſey. Die höchſt genaue Unterſuchung Vancouvers der weſtlichen Küſte Amerika's bewies, daß diejenigen, welche Cook's Inſtruction verfaßt, nicht Unrecht hatten vorauszuſetzen, daß die Durchfahrt nur im Norden von dem 65ſten Grade der Breite zu ſuchen ſey.

Nur wenige Jahre nach Beendigung der Cook'ſchen Reiſe, trat in Europa ein Zuſtand der Dinge ein, welcher ſolchen Forſchungen höchſt ungünſtig war. Die franzöſiſche Revolution brachte eine ſolche Maſſe von Unglück über alle Länder Europa's, daß man an dringendere Bedürfniſſe zu denken hatte, als Unternehmungen zu veranſtalten, deren Erfolg ſo problematiſch ſchien; ja ſelbſt bei den während dieſer Zeit unternommenen, die ſicherern Gewinn für die Wiſſenſchaften verſprachen, waren die Folgen des allzerſtörenden Revolutionsgeiſtes nur zu ſichtbar. Wenigſtens war dieß der Fall bei den von Frankreich aus, abgefertigten Entdeckungs-Reiſen, indem z. B. die zum Aufſuchen von La Perouſe

abgefertigte Expedition unter dem Befehl eines der geſchickteſten Offiziere der franzöſiſchen Marine, ſich vor ihrer Beendigung auflöſte; und daß die einige Jahre ſpäter ausgerüſtete, ebenfalls mißlang, daß wenigſtens die Reſultate nicht ſo glänzend waren, wie man ſie von einer mit allen Hülfsmitteln reichlich verſehenen Ausrüſtung erwarten mußte, davon lag wohl auch nur der Grund in dem noch nicht zur alten Ordnung zurückgekehrten Geiſte der Kaiſerlich-franzöſiſchen Marine. Ja wenn wir auch das Mißlingen derſelben nur der Unwiſſenheit des vom Geiſte der Entdeckung und der Wiſſenſchaften durchaus gar nicht beſeelten Befehlshabers *) zuſchreiben wollten: ſo läßt ſich doch wohl denken, daß bei einer andern Ordnung der Dinge keine ſolche Wahl getroffen worden wäre. Und nun die Behandlung des Capitain Flinders. Vertrauend auf die Heiligkeit der ihm gegebenen Päſſe, und nicht ahnend daß es möglich ſey, die franzöſiſche Regierung durch den Arreſt, eines auf Entdeckungen begriffenen Schiffs, zu proſtituiren, übergab Capitain Flinders ſich und ſein kleines im Sinken begriffenes Schiff, dem Schutze des Gouverneurs, welcher ſich nicht nur Seiner und des Schiffs, ſondern auch ſeiner Journale bemächtigte. Einen Mann wie Flinders, den größten Seemann, den es nach Cook gegeben, zu einer ſolchen Zeit ſeiner Freiheit berauben, hieß ihn tödten; auch überlebte er nur kurze Zeit die grauſame Unterthätigkeit ſeiner Gefangenſchaft, zu welcher er über ſechs Jahr verdammt war. Es gibt wohl ſchrecklichere Thatſachen in den Annalen der Seegeſchichte, aber ich kenne nichts Empörenderes, als dieſe Behandlung des unglücklichen Flinders.

Theils der faſt immerwährend fortdauernde Kriegszuſtand Europas, theils die Ueberzeugung, die man nach den letzten Verſuchen der Engländer glaubte gewonnen zu haben, daß keine nördliche Durchfahrt möglich ſey, waren die Urſachen, daß man dieſes Problem als ein unauflösbares bei Seite gelegt hatte, und es frägt ſich, ob je ein neuer Verſuch wäre gemacht worden, wenn nicht der Graf Romanzoff, dem große Anſichten eigen ſind, für den kühne Unternehmungen beſondern Reitz haben, den erſten Schwung dazu gegeben hätte. Oft unterhielt er ſich mit mir über dieſen Gegenſtand und äußerte ſeinen Wunſch, ſolchen Verſuch nochmals unternommen zu ſehen. Der politiſche Zuſtand Rußlands, auch vor dem ſchrecklichen Kriege von 1812 und 1813, ſchloß freilich jede Möglichkeit einer ſolchen Unternehmung, ſelbſt von Seiten der Regierung aus, indeß die Idee verließ den Grafen nicht, und um ſelbſt mehr Licht über dieſen Gegenſtand zu bekommen, ſo wie auch um den Capitain, welchem das Commando der projectirten Unternehmung übertragen werden ſollte, mit allen Verſuchen früherer Seefahrer, die nördliche Durchfahrt betreffend, ſo wie mit den Meinungen derer, welche ſich mit dieſem Gegenſtande beſonders beſchäftigt haben, bekannt zu machen, unternahm ich auf ſeinen Wunſch eine Ueberſicht aller Polar-Reiſen auszuarbeiten, ſeit dem erſten Verſuche des berühmten Sebaſtian Cabot im Jahr 1497 bis zur letzten Reiſe Cooks. Aus dieſer Ueberſicht ward es klar, daß eine Durchfahrt im Norden mehr als zweifelhaft, ein nochmaliger Verſuch aber ſowohl von Weſten nach Oſten, als von Oſten nach Weſten, vielleicht kein eitles Unternehmen ſeyn würde, und ſobald daher der Krieg mit England beendigt war, beſchloß der Graf Romanzoff zur Ausführung zu ſchreiten, und die Unkoſten dazu ſelbſt zu tragen.

---

*) Es iſt merkwürdig, daß in dem, von Perron herausgegebenen Journale der Reiſe der Schiffe Geographe und Naturaliſte der Name des Chefs auch nicht einmal genannt iſt, gleich als ob man fürchtete daß der Name eines Mannes, dem unverdienter Weiſe das Schickſal ſo wohl wollte, an die Spitze einer Entdeckungs-Reiſe geſtellt zu werden, auf die Nachwelt komme.

Ueber die Möglichkeit des Gelingens einer ſolchen Unternehmung, iſt bei Gelegenheit der von der Engliſchen Regierung veranſtalteten Expedition nach dem Nordpol, ſo viel dafür und dawider geſagt worden, daß es mir unnöthig ſchien, jene Argumente hier zu wiederholen. Meiner Anſicht nach, ſcheint die Durchfahrt im Norden unmöglich zu ſeyn; ſo viele Verſuche ſind von den unerſchrockenſten Seemännern Englands und Hollands gemacht worden, ſich dem Pol zu nahen, und kein Einziger von ihnen hat bis zum 81° vordringen können. Es ſollen zwar, ſeitdem die Oſtküſte von Grönland von Eis befreit iſt, Schiffe bis zum 83ſten Grade gekommen ſeyn; allein dieſe ſeltenen Beiſpiele, die überdem in Verbindung mit einem Phänomen ſtehen, von welchem es nur zu wahrſcheinlich iſt, daß es bald wieder verſchwindet, nämlich die Befreiung der Küſte Grönlands von Eis, beweiſen noch nicht die Möglichkeit, bis zum Pol ſelbſt zu kommen. Anders verhält es ſich mit der N W Durchfahrt, die weniger unmöglich ſcheint. Um ſicher zu gehen, war es nothwendig dieſe Durchfahrt ſowohl von Weſten nach Oſten, als auch von Oſten nach Weſten zu ſuchen; der erſtere Weg hatte das für ſich, die weſtlichen Gränzen der Baffins-Bay und die Länder nördlich von der Hudſons-Straße zu unterſuchen, die eben nicht zur Ehre des 19. Jahrhunderts, noch gänzlich unbekannt waren; der andere hatte dagegen den Vortheil, daß er eine Fahrt durch das Südmeer vorausſetzte, und die Unterſuchung der nördlichen Küſte Amerika's für unſere Beſitzungen in jenen Regionen von Nutzen ſeyn könnte. Der Graf Romanzoff beſchloß, beide Unternehmungen zu gleicher Zeit zu machen, nur mit dem Unterſchiede, daß die Unterſuchung von Weſten nach Oſten auf einem von Rußland abzufertigendem, wiewohl nicht großem Schiffe geſchehen, und daß die andere ein Jahr ſpäter von irgend einem unternehmenden Seemanne Amerika's von dort aus, auch auf ſeine Koſten, unternommen werden ſollte, worüber der Graf bereits in Amerika eine Correſpondenz angeknüpft hatte. Dieſe indeß unterblieb, weil meiner Anſicht nach, ſie nicht eher beginnen mußte, bis die erſte zurückgekehrt war; ſie hatte alsdann auch den Vortheil, daß ſie ſo wie die frühere, ebenfalls von Rußland aus und nicht von Amerikanern ſondern von Ruſſen unternommen worden wäre. Die zwei Jahre ſpäter von England aus ausgerüſtete Expedition, machte natürlich die Ausführung dieſes Theils des Plans ganz unnöthig. Was nun die Unternehmung von dem Kamtſchatkaſchen Meere nach dem Atlantiſchen Ocean, oder von Weſten nach Oſten betraf, ſo ließen freilich die Erfahrungen von Cook und Clerke in der Berings-Straße wenige Hoffnung übrig, weiter nach Norden vorzudringen, als ſie es gethan haben; allein es waren an der Küſte von Amerika im Norden und Süden von der Berings-Straße, Stellen vorhanden, welche jene berühmten Seefahrer nicht unterſuchen konnten; ein Umſtand, der wenigſtens einen Funken von Hoffnung übrig ließ, in dieſen Gegenden einen Einſchnitt zu finden, welcher in Verbindung, wenn auch nicht gerade mit der Baffins-Bay ſteht, vielleicht aber mit irgend einem in das Eis-Meer ſich ergießenden Fluſſe, deren wir bereits zwei kennen: der Kupferbergwerk-Fluß und der Mackenzie-Fluß, von wo es leichter ſeyn würde, in den Atlantiſchen Ocean zu kommen, als durch die Berings-Straße um das Eis-Vorgebirge herum. So wenig wahrſcheinlich es ſcheinen möchte, gerade hier die Durchfahrt zu finden: ſo läßt ſich ihrer Exiſtenz doch nicht eher poſitiv widerſprechen, als bis dieſe Strecke, beſonders die im Süden der Berings-Straße, die 100 Meilen beträgt, unterſucht worden iſt. Angenommen aber auch, daß die gewünſchte Entdeckung einer Verbindung zwiſchen den beiden Meeren auf der projectirten Reiſe nicht gemacht werden ſollte: ſo würden gewiß mehrere nicht unbedeutende Vortheile für die Wiſſenſchaft, beſonders für die Nautik durch ſie erlangt werden. 1) Die durch eine abermalige Erfahrung gewonnene Ueberzeugung, daß es unmöglich ſey, weiter im Norden von der Berings-Straße vorzudringen, als

es ſchon Cook und Clerk gethan haben, und daß folglich eine Durchfahrt daſelbſt nach dem Atlantiſchen Ocean nicht exiſtiren könne. 2) Die Unterſuchung des von dem berühmten Engliſchen Seefahrer des ſeichten Waſſers wegen nicht geſehene Küſte von Amerika, welche jetzt ſowohl zu Waſſer auf Baidaren, als auch zu Lande geſchehen ſollte. *) 3) Es lag im Plane, wenn die Unterſuchung der Küſte von Amerika im Norden der Berings-Straße, nicht bis zum Eis-Cap gemacht werden könnte, was der geringen Größe des Schiffs wegen, nicht anders als unter ſehr günſtigen Umſtänden möglich war, dieſe Unterſuchung zu Lande unternehmen zu laſſen, um zu erfahren, wie weit ſich die Küſte nach Norden zu erſtreckt, und in welchem Grad der Breite ſie ihre Richtung nach Oſten zu nehmen anfängt. Dieſe Land-Reiſe, falls ſie der unwirthbaren Regionen wegen in welchen ſie geſchehen ſollte, möglich wurde, mußte intereſſante Aufſchlüſſe über den innern Zuſtand dieſes gänzlich unbekannten Theils von Amerika geben. 4) Eine zweimalige Durchſchiffung der ganzen Südſee in ganz verſchiedenen Richtungen, würde unſtreitig nicht wenig zur Erweiterung unſerer Kenntniſſe von dieſem großen Ocean, ſo wie von den Bewohnern der hier in großer Menge zerſtreuten Inſeln beitragen, ſo wie auch eine wahrſcheinlich ſehr reiche naturhiſtoriſche Ernte zu erwarten wäre, da der Graf außer dem Arzte des Schiffs, noch einen geſchickten Naturforſcher für die Expedition beſtimmt hatte. Die projectirte Unternehmung war alſo in wiſſenſchaftlicher Hinſicht von der höchſten Wichtigkeit und ohne Partheilichkeit geſprochen, des größten Ruhms werth, indem ſie ohne Beiſpiel iſt. In dem erſten Jahrhunderte nach Vasco de Gama's Umſchiffung des Vorgebirgs der guten Hoffnung, und Magellans Reiſe in die Südſee, hat man zwar reiche Particuliers geſehen, welche auf eigene Koſten Schiffe ausrüſteten, um Entdeckungen in den neu bekannt gewordenen Meeren zu machen; doch ſchon längſt iſt dieſer Eifer verſchwunden; auch lagen den Entdeckungs-Reiſen der früheſten Zeiten nicht ſo edle Motive zum Grunde wie die ſind welche den Unternehmer dieſer Expedition beſeelten.

Es war natürlich, daß ein Particulier keine ſehr bedeutende Summe zu einem ſolchen Unternehmen anwenden konnte; am wenigſten war dieß von dem Grafen Romanzoff zu erwarten, da er ohnehin den größten Theil ſeiner Revenüen zu den koſtſpieligſten wiſſenſchaftlichen und vielen patriotiſchen Unternehmungen verwendet; es war daher vielleicht ein eben ſo ſchwieriges Problem, wie die nördliche Durchfahrt ſelbſt, eine ſolche Unternehmung zweckmäßig zu veranſtalten, ohne daß ſie die Kräfte des Grafen überſtieg. Zuerſt ward beſchloſſen, das Holz zu einem kleinen Fahrzeuge von 25 bis 30 Tonnen am Bord eines der Amerikaniſchen Compagnie zugehörigen Schiffes nach den Colonien an der NW Küſte von Amerika abzufertigen; der Offizier, dem der Auftrag gegeben werden ſollte, die Unterſuchung zu machen, ſollte ſich mit einem Steuermanne als ſeinem Gehülfen und einigen ausgeſuchten Leuten mit embarquiren, und das Fahrzeug in Unalaska oder Kodiak zuſammen fügen laſſen. Dieſer Plan, welcher der am wenigſten koſtbare geweſen wäre, unterblieb, weil das zu embarquirende Fahrzeug zu vielen Raum auf dem nicht großen Schiffe der Compagnie eingenommen hätte. Es ward nun beſchloſſen, ein Fahrzeug von 70 bis 80 Tonnen mit beweglichen Kielen nach dem Syſtem des Engliſchen Capitain Shank in der Kaiſerlichen Admiralität durch den geſchickten Schiffs-Baumeiſter Raſumoff von Eichenholz bauen zu laſſen; dieſer Plan konnte indeß auch nicht ausgeführt werden, und da es keine Privat-Werften in St. Petersburg gibt, und das Eichenholz ausſchließlich im Beſitze der Admiralität iſt: ſo mußte

*) Die Unterſuchung dieſes Theils von Amerika, zwiſchen Schoal Neß und Point Schallow water war auch dem Capitain Golownin im Jahre 1811 aufgetragen; allein ehe er dieſen Theil ſeiner Inſtruction ausführen konnte, gerieth er in Japaniſche Gefangenſchaft.

man ſich entſchließen, entweder im Auslande ein Schiff von Eichenholz zu kaufen, was zu koſtbar geweſen wäre, oder eins von Fichtenholz bauen zu laſſen; und da in Finnland ſehr dauerhafte Schiffe von dieſem Holze gebaut werden, ſo entſchloß man ſich, ob es gleich gewagt ſchien, eine Reiſe die drei bis vier Jahre dauern ſollte, auf einem Schiffe von Fichtenholze zu machen, in Abo oder Waſa ein ſolches bauen zu laſſen, und zwar größer als es zuerſt der Plan war, nicht nur weil für den zum Ankauf des Schiffs beſtimmten Preis ein Schiff von doppelter Größe von Fichtenholz gebaut werden konnte, ſondern auch ein Umſtand beſonders in Erwägung gezogen werden mußte, worauf, wenn das Schiff von Eichenholz geweſen wäre, wie es urſprünglich beſtimmt war, nicht Rückſicht genommen werden durfte. Man gab ihm nämlich nun auch die Beſtimmung den großen Ocean zu durchſchiffen, und ſo mußte es oft mit den wilden Bewohnern, ſowohl früher bekannter, als neu entdeckter Inſeln Gemeinſchaft haben. Bey einer geringen Größe des Schiffs aber hätte auch die Mannſchaft im Verhältniſſe nur gering ſeyn können, und dadurch hätte es ſich der Gefahr ausſetzen müſſen, von den Inſulanern angegriffen zu werden. Beiſpiele, deren es bereits im Südmeere gegeben hat. Die Größe des Schiffs wurde von 80 Tonnen auf 180 feſtgeſetzt, mit einer Mannſchaft von 20 Matroſen. Für eine ſolche Reiſe iſt freilich auch ein Schiff von 180 Tonnen nur klein, nicht der Gefahr wegen, von den Wellen bei einem ſtarken Sturme verſchlagen zu werden, wie Leſer glauben könnten, die keine Seeleute ſind, ſondern wegen der wenigen Bequemlichkeit, welche Offiziere und Gelehrte ſowohl zu ihrer Ruhe, wie zu ihren wiſſenſchaftlichen Arbeiten haben: kein unwichtiger Gegenſtand auf einer beſchwerlichen und lang dauernden Reiſe, ſo wie auch des geringen Raums wegen, zu den naturhiſtoriſchen Sammlungen. Jedoch iſt von der andern Seite die geringe Größe eines zu einer Endeckungs-Reiſe beſtimmten Schiffs, wiederum mit andern Vortheilen verknüpft, die ſelbſt für die Wiſſenſchaften nützlich ſind; ein kleines Schiff kann z. B. dem Lande um Vieles näher kommen, iſt folglich im Stande, Manches zu erforſchen und genauer zu beſtimmen, als es auf einem größern Schiffe möglich iſt. So z. B. ſind auf dieſer Reiſe die Korallen-Inſeln genauer und ſchärfer unterſucht worden, als es je früher geſchehen iſt; auch die Entdeckung der großen Bay an der Küſte von Amerika im Norden der Berings-Straße, welche dem Capitain Cook und Clerk entgangen war, wäre auf einem größern Schiffe, als der Rurick, nicht gemacht worden.

Zum Chef dieſer Unternehmung ſchlug ich den Lieutenant Kotzebue von der Marine, Sohn des berühmten Schriftſtellers vor; er hatte, wiewohl ſehr jung, nämlich als Kadet mit mir die Reiſe auf der Nadeſhda gemacht, und auf dieſer einen guten Grund zu dem Dienſt, dem er ſich zu widmen beſchloſſen hatte, gelegt; beſonders hatte ich bemerkt, daß er ſich in aſtronomiſchen Beobachtungen und im Zeichnen von Charten zu üben pflegte und auch nie unterließ, an den trigonometriſchen Arbeiten Theil zu nehmen, was ihm ſehr zu Statten kam, da er dieſen Theil des Seedienſtes auszubilden nach Beendigung der Reiſe keine Gelegenheit haben konnte, dahingegen, ſo viel es die Schifffahrt in der Oſtſee möglich macht, er ſich im Praktiſchen Dienſte jährlich vervollkommen konnte; auch war er ſo glücklich, im Jahre 1812, als er unter dem Befehl des Admirals Crown und des Capitains Hamilton, von Archangel nach der Oſtſee ſegelte, die Zufriedenheit beider Chefs in einem hohen Grade zu erlangen. Längſt war es ſein Wunſch, diejenigen Meere wieder zu beſuchen, die ihm zuerſt Sinn für den Seedienſt eingeflößt hatten; er bot ſich der Amerikaniſchen Compagnie an, das im Jahre 1813 abſegelnde Schiff Suwaroff, nach ihren Colonien zu führen; ſein Anerbieten ward indeß von den Directoren dieſer Geſellſchaft nicht angenommen, weil man fürchtete, er ſey zu jung. Der Graf Romanzoff hingegen ward jedoch gleich bei der erſten Bekanntſchaft ſo ſehr von dem enthuſiaſtiſchen

Eifer dieſes jungen Mannes für ſeine Profeſſion ergriffen, daß er kein Bedenken trug, ihm das Commando der Expedition nach der Berings-Straße anzuvertrauen, indem er keinen Zweifel hatte, daß ſein Eifer mit den dazu nöthigen Kenntniſſen und Eigenſchaften gepaart ſeyn werde.

Da ich im Anfange des Jahrs 1814 von Sr. Majeſtät dem Kaiſer die Erlaubniß bekommen hatte, eine Reiſe nach England zu machen, ſo beſchloß ich, meinen Weg durch Schweden zu nehmen, um in Abo nach einer Zeichnung des Schiff-Baumeiſters Raſumoff die Beſtellung des Schiffs zu machen. Der Lieutenant Kotzebue begleitete mich bis Abo, und in den letzten Tagen des Mays ſchloß ich mit dem Schiff-Baumeiſter Erick Malm einen Contract, für die Summe von 30000 Rubel ein Schiff von 180 Tonnen Größe zu bauen, das in den erſten Tagen des Mays des kommenden Jahrs vom Stapel gelaſſen werden ſollte. Dem Wunſche des Grafen Romanzoff zufolge, ſollte daſſelbe den Namen Rurick führen. Man muß dem Herrn Malm die Gerechtigkeit widerfahren laſſen, daß er von ſeiner Seite nichts verabſäumt hatte, das Schiff ſo dauerhaft zu bauen, wie man es kaum von einem Schiffe von Fichtenholze erwarten konnte, und es kann keinen größern Beweis von der Vortrefflichkeit der Arbeit und von der Sorgfalt, mit welcher man das Holz dazu präparirt hatte, geben, als daß dieſes Schiff nach der Rückkunſt bei einer genauen Beſichtigung deſſelben, ſo gut befunden ward, daß die Käufer *) beſchloſſen, es nochmals eine Reiſe nach dem Süd-Meere machen zu laſſen.

Die aſtronomiſchen und phyſikaliſchen Inſtrumente beſtellte ich in England bei dem mit Recht berühmten Troughton: ſie beſtanden aus mehrern Sextanten, Compaſſen, zwei Marine-Barometern, einem Inclinatorium, einem Aerometer, mehrern Thermometern, Hygrometern ꝛc. zu dieſen fügte ich noch die von Maſſey erfundene Log- und Sondir-Maſchine, einen Six-Thermometer, einen Berg-Barometer, eine Camera Lucida; letztere Artikel des geſchickten Künſtlers Thomas Jones, ein Eleve des berühmten Ramsden, ſo wie auch zwei Teleſcope von Tully. Ich beſtellte zwei Chronometer: einen Taſchen-Chronometer bei Barroud, welcher von allen Künſtlern die meiſten Chronometer verfertigt, und ſchon aus dieſer Urſache das größte Zutrauen verdient; auch war die Uhr die er lieferte vortrefflich, und um Vieles beſſer als eine andere von ihm für den nämlichen Preis die ich für die Admiralität beſtellt hatte, die bald nach meiner Ankunft in Petersburg ſtehen blieb, und dem Uhrmacher Wenham dem Compagnon von Breguel zur Reparatur übergeben werden mußte. Jeder von dieſen Chronometern koſtete 50 Guineen. Den andern Chronometer ließ ich von Hardy machen, welcher durch eine ſehr ſchöne aſtronomiſche Uhr, die er für die Sternwarte von Greenwich verfertigt, und durch einige neue Erfindungen, von denen ich nur die einer neuen Compenſation anführen will, einen großen Ruf erlangt hatte. Chronometer hatte er zwar nur einen in ſeinem Leben gemacht, von deſſem Gange kein Journal nach England gekommen iſt, indem das Schiff auf der Reiſe nach Weſtindien unterging, und aus dieſer Urſache hatte man mir ihn nicht empfehlen können; allein ich hatte ein ſo großes Zutrauen zu der Geſchicklichkeit dieſes ämſigen fleißigen Künſtlers, daß ich demungeachtet einen bei ihm machen ließ. Der Erfolg hat bewieſen, daß ich nicht Unrecht hatte, großes Zutrauen in ſeine Geſchicklichkeit zu ſetzen; die Uhr (ein Box-Chronometer) war vortrefflich, wie man es aus dem Reiſeberichte erſehen wird. Der Preis war 80 Guineen.

*) Da der Graf Romanzoff keinen Gebrauch mehr von dem Schiffe machen konnte, ſo überließ er es der Amerikaniſchen Compagnie mit allem Material, ſogar mit den Chronometern und den aſtronomiſchen Inſtrumenten.

Außer den aſtronomiſchen und phyſikaliſchen Inſtrumenten und einer reichhaltigen Sammlung Karten von Horsburgh, Arrowſmith und Purdy ließ ich das Schiff noch mit manchen andern zu einer ſolchen Reiſe unumgänglich nothwendigen Dingen verſehen, die man nirgends beſſer und wohlfeiler bekommen kann, als in London, wie z. B. chirurgiſche Inſtrumente, Medikamente, Gewürze, Kleidungsſtücke u. ſ. w. Auch ward das Schiff mit einem Lebens- oder Rettungs-Boote verſorgt, das die Engliſche Admiralität auf meine Bitte für den Rurick bauen ließ. Ich hatte während meines Aufenthalts in England, auch den Hafen von Plymouth beſucht, und dort ein Lebens-Boot geſehen, das von dem Schiff-Baumeiſter Fincham erfunden worden war. Die Zweckmäßigkeit und die geringe Größe dieſes mit Luft-Kaſten verſehenen Bootes, ließen mich ein ſolches für die Expedition des Lieut. Kotzebue wünſchen; die Strenge der Engliſchen Ordnung erlaubte es indeß H. Fincham nicht, da er in Dienſten der Regierung ſteht, ohne Erlaubniß der Admiralität eine ſolche Beſtellung zu übernehmen. Ich wandte mich daher bei meiner Rückkunft in London ſchriftlich an die Admiralität, und erhielt noch am nämlichen Tage eine Antwort von dem Secretär derſelben, dem als Reiſenden und Schriftſteller rühmlichſt bekannten Barrow, daß die Lords der Admiralität ſogleich den Befehl hätten ausfertigen laſſen, für die Expedition des Grafen Romanzoff ein ſolches Boot, nach den von mir anzugebenden Dimenſionen zu bauen. Dieſes geſchah, und wie der Rurick in Plymouth auf ſeiner Reiſe einlief, ſo wurde dem Lieut. Kotzebue das Boot abgeliefert, ohne die geringſte Bezahlung dafür zu fordern; die Koſten deſſelben beliefen ſich auf 1000 Rubel.

Eine kürzlich in England gemachte Erfindung ſchien mir zu wichtig, als daß ſie bei der Expedition nicht auch ihre Anwendung finden ſollte. Dieſe von einem H. Donkin gemachte Erfindung beſtehet darin, friſches Fleiſch, Gemüße, Suppen, Milch, kurz alles Eßbare mehrere Jahre in einem vollkommen friſchen Zuſtande zu erhalten, und, was man für eine Uebertreibung halten möchte, es aber nicht iſt, das Fleiſch iſt beſſer als friſch, indem die blechernen Büchſen, in welchem es aufbewahrt wird, mit ſtarker Brühe gefüllt werden, die ſich in das Fleiſch hineinzieht. Ich ließ das Schiff mit einer anſehnlichen Quantität davon verſehen, auch iſt es dem Lieut. Kotzebue und ſeinen Begleitern von dem größten Nutzen geweſen, indem oft gerade dieſes Fleiſch das einzige Erquickende war, das man den Kranken geben konnte. Die Erfindung des H. Donkin, ſo unbedeutend ſie auch zu ſeyn ſcheint, iſt gewiß für die Navigation eine der wohlthätigſten. Abgerechnet wie wichtig es iſt, ſich auf den längſten Reiſen mit friſchen Lebensmitteln zu verſehen, ohne daß man einen großen Raum dazu nöthig hat, etwas, das man ſonſt und zwar verhältnißmäßig auf kurze Zeit, nur dadurch erreichen konnte, daß man eine Menge lebendiger Thiere mit nahm, die auf einem Kriegs-Schiffe immer im Wege ſind, für die man auch noch einen großen Vorrath von Futter, Heu und Waſſer mitnehmen muß, *) und die man trotz aller Vorſicht doch plötzlich z. B. in einem ſtarken Sturme verlieren kann; abgerechnet alle dieſe großen Vortheile, iſt dieſe Erfindung für Kranke von der höchſten Wichtigkeit, vorausgeſetzt, daß die Erhaltung der Geſundheit der Schiffs-Equipage für wichtig gerechnet wird. Durch eine kräftige Suppe, oder durch irgend eine nahrhafte Speiſe, kann oft das Leben eines Kranken gerettet werden, wenn Medizin keine Hülfe mehr bringt; dieß iſt beſonders bei ſkorbutiſchen Kranken der Fall, deren es freilich

*) Daß ſolche Vorräthe auch gefährlich werden können, davon haben wir an dem Engliſchen Schiffe: die Königin Charlotte von 120 Kanonen, das im Jahre 1806 auf der Rhede von Livorno aufbrannte, ein furchtbares Beiſpiel gehabt. Das Feuer war bloß dadurch entſtanden, daß das an Bord gebrachte Heu nicht gleich aufgeräumt, durch ein mit nicht gehöriger Vorſicht vorbeigebrachtes Licht entzündet worden war.

jetzt auf den Schiffen wenige mehr gibt, ſeitdem man die Erfahrung gemacht hat, daß es nicht der Gebrauch von Salzfleiſch, auch nicht die Seeluft iſt, die den Skorbut hervorbringt, ſondern der Mangel an geſunden Lebensmitteln, Mangel an Wäſche und Kleidungs-Stücken, der es den Leuten unmöglich macht, die oft durchnäßten Kleider zu wechſeln. Mangel an Reinlichkeit und friſcher Luft in ihren Wohnungen, beſonders aber Mangel an gehöriger Vorſorge und Theilnahme, welcher immer bei den Leuten eine traurige Stimmung hervorbringt, daher eine entgegengeſetzte Behandlung in der That als das wirkſamſte Mittel gegen den Skorbut anzuſehen iſt. Es werden aber die ebenangeführten Maßregeln noch nicht überall in einem hinlänglichen Grade angewandt, und ſo hat man noch jetzt furchtbare Beiſpiele von den Zerſtörungen, welche dieſe Krankheit auf den Schiffen anrichtet; auf ſolchen iſt der Gebrauch des Donkinſchen Fleiſches nicht genug zu empfehlen, und in der That von der höchſten Wichtigkeit. Hätte Lord Anſon auf ſeiner Reiſe ums Cap Horn (1740), hätten unſere Schiffe in den Jahren 1812 und 1813 auf der Fahrt von Archangel nach der Oſtſee einen Vorrath von dieſem Fleiſche haben können: ſo viele in der Blüthe ihres Alters wären nicht ein unzeitiges Opfer dieſer ſchrecklichen Krankheit geworden.*) Da man nun auch in der Deſtillation des Seewaſſers wichtige Fortſchritte gemacht hat,**) ſo können Mangel an friſchen Lebensmitteln und ſüßem Waſſer und Furcht vor dem Skorbut, nie einen Vorwand zu Relachen geben, die oft dem Zwecke der Reiſe ſehr nachtheilig ſind. Ich kann nicht umhin, hier auch der ſchönen Erfindung des großen Phyſikers Leslie Erwähnung zu thun: ſelbſt im heißeſten Zimmer Eis vermittelſt der Evaporation hervorzubringen, wodurch es folglich möglich gemacht wird, ſogar unter dem Aequator den Luxus eines kühlen Getränks zu haben, das nicht anders als ſehr wohlthätig auf die Geſundheit wirken muß, beſonders in den Regionen der Windſtillen, wo man ſich vergebens nach einem Lüftchen ſehnt, die alle Kräfte abgeſpannende Hitze zu mildern. Auch dieſe Erfindung hat in der Engliſchen Marine eine Anwendung gefunden. Man hat bereits alle Hospitäler in den tropiſchen Gegenden mit großen Apparaten zur Hervorbringung des Eiſes verſehen.

Was die Erhaltung der Geſundheit der Mannſchaft, während der Expedition des Lieut. Kotzebue betrifft, ſo muß man ihm und dem Arzte des Schiffs, dem Dr. Eſchholz die Gerechtigkeit widerfahren laſſen, daß dieſer Gegenſtand beiden ſehr am Herzen gelegen, wie der Erfolg ſo überzeugend bewieſen hat. Ungeachtet einer dreijährigen Navigation, während welcher verhältnißmäßig man nur wenige Zeit am Lande zugebracht hat, ungeachtet eines längern Aufenthalts in den ſtürmiſchen kalten und feuchten Regionen des Kamtſchatkaſchen Meeres, ungeachtet der wenigen Bequemlichkeit, welche ein Schiff von 180 Tonnen geſtattete: ſo iſt doch während der ganzen Reiſe nur ein Einziger und zwar im Anfange der Reiſe, geſtorben: ein Schwindſüchtiger, deſſen Leben auch am Lande nur ein kurzes Ziel geſteckt geweſen wäre. Die übrigen kehrten geſund und friſch, man kann ſagen, geſunder und friſcher

*) Da friſche Lebensmittel in Weſtindien in ſehr hohem Preiſe ſind, ſo hat es die Engliſche Admiralität für weniger koſtſpielig gehalten, die Hospitäler daſelbſt mit dem Donkinſchen Fleiſche von England aus zu verſorgen, als an Ort und Stelle friſches Fleiſch zu kaufen; auch ward während meines Aufenthalts in England in den Jahren 1814 und 1815 eine große Menge des Donkinſchen Fleiſches zur Flotte des Admirals Cochrane an die Küſte von Amerika geſchickt.

**) Der Lieutenant Kotzebue ſah am Bord des Schiffs des Capitains Freycinet, das in dieſem Augenblicke eine Entdeckungs-Reiſe macht, und das der Lieut. Kotzebue am Vorgebirge der guten Hoffnung antraf, einen ſolchen Apparat, vermittelſt deſſen die Conſumption von 3 Tagen für die ganze Equipage in einem Tage beſtritten ward.

nach ihrem Vaterlande zurück, als zur Zeit ihrer Abreiſe, den Chef und ihre Offiziere für die ſorgſame und väterliche Behandlung ſegnend.

Das Perſonal des Ruricks beſtand außer dem Capitain, aus einem Lieutenant der Marine, zwei Naturforſchern, einem Arzt, einem Maler und zwei Unterſteuerleuten. Der Lieutenant Schiſchmareff war ein vieljähriger Dienſt-Kamerad und Freund des H. v. Kotzebue und obgleich älter im Dienſt, unterwarf er ſich gern auf dieſer Reiſe ſeinen Befehlen. Die vollkommene Harmonie, die während der ganzen Reiſe zwiſchen beiden Statt gefunden hat, iſt ehrenvoll für Beide, und wir ſind für die glückliche Beendigung der Reiſe nicht weniger dem Lieutenant Kotzebue für ſeine Leitung ſchuldig, als dem Lieutenant Schiſchmareff, für die Unterſtützung, die ſein Capitain in ihm fand. Faſt die ganze Reiſe hindurch war der Lieutenant Schiſchmareff, der einzige Seeoffizier auf dem Rurick, *) und nur ein Seemann kann ſich eine deutliche Vorſtellung von den Anſtrengungen machen, denen man unterworfen iſt, drei Jahre hindurch alle Beſchwerden einer oft gefährlichen aber immer ſchwierigen Navigation, bald in den ſtürmiſchen Meeren Kamtſchatka's, bald in den Eis-Regionen der Berings-Straße, bald zwiſchen den Korallen-Ketten der tropiſchen Inſeln des Südmeers, nur mit ſeinem Capitain zu theilen. Die beiden Steuerleute Petroff und Cramtſchenko, waren junge Leute aus der Steuermannſchule, die ſich vortrefflich in ihrem Fache ausgebildet haben, und mit denen H. v. Kotzebue ſehr zufrieden geweſen iſt. Letzterer war es vorzüglich, dem es oblag, die Karten zu zeichnen.

Zum Naturforſcher der Expedition war der Profeſſer der Naturgeſchichte an der Dorpatſchen Univerſität, der Kollegien Rath Ledebour gewählt, und zu ſeinem Gehülfen hatte er den Dr. Eſchholz vorgeſchlagen, welcher auch zu gleicher Zeit der Arzt des Schiffs ſeyn ſollte: ein Geſchäft, das auf einem ſo kleinen Schiffe, mit einer Equipage von 20 Mann und bei dem wahrſcheinlich geſunden Zuſtande der Mannſchaft, ſehr leicht ſich mit den Beſchäftigungen eines Naturforſchers vereinigen ließ. Die Geſundheit des Dr. Ledebour, erlaubte es ihm jedoch nicht, ſeinen Wunſch zu realiſiren; ſtatt Seiner machte H. v. Chamiſſo aus Berlin, die Reiſe als Naturforſcher mit. Er war von den Profeſſoren Rudolph und Lichtenſtein, dem Kanzler als ein kenntnißvoller, ſeine Wiſſenſchaft leidenſchaftlich liebender Gelehrter empfohlen, und wie wahr dieſe Empfehlung, und wie glücklich die Wahl für den Lieutenant Kotzebue und für die Wiſſenſchaft überhaupt ausgefallen iſt, davon zeugt das vorliegende Werk. Wiewohl der Mangel an Raum es unmöglich machte, noch einen Gelehrten für die Expedition zu engagiren, ſo ward es doch dem Grafen Romanzoff ſehr ſchwer, dem Wunſche eines gelehrten Dänen H. v. Wormskiold zu widerſtehen, die Reiſe ebenfalls, als Naturforſcher und Phyſiker mitzumachen; er that dabei auf Gehalt Verzicht, wofern ihm nur die Koſten des Unterhalts zugeſtanden würden. Da H. v. Wormskiold mehrere Reiſen in den nördlichen Regionen, wie in Norwegen und Island mitgemacht hatte, ſo hatte die Expedition die wichtigſten Vortheile von dem Antheil den er an ihr nehmen würde, zu erwarten, auch übernahm es H. v. Kotzebue, die Schwierigkeit wegen des Raums aus dem Wege zu räumen, und H. v. Wormskiold embarquirte ſich in Kopenhagen am Bord des Ruricks; bei der Ankunft des Schiffs in Kamtſchatka, blieb er indeß dort zurück, um dieſes von Naturforſchern noch wenig unterſuchte Land genauer kennen zu lernen.

Zum Maler der Expedition, bot ſich ein junger Mann, Namens Choris an, welcher den bekannten Naturforſcher Marſchall von Biberſtein, als Maler auf ſeiner Reiſe durch den Cau-

*) Sein Kamerad ward ſchon in England krank und verließ das Schiff in Kamtſchatka.

caſus begleitet hatte. Der Reichthum ſeines mitgebrachten Portefeuilles, aus welchem nur die wenigſten Blätter dem Publikum haben mitgetheilt werden können, und das Lob, das er von den berühmteſten Künſtlern Petersburgs, ſo wie von dem Präſidenten der Petersburger Akademie der Künſte eingeerntet hat, rechtfertigen die Wahl dieſes jungen verdienſtvollen Künſtlers vollkommen.

Wenn man den Bericht der Reiſe mit der dem Lieutenant Kotzebue gegebenen Inſtruction vergleicht, ſo wird man finden, daß mehrere Punkte der letztern unbefolgt geblieben ſind. Gewöhnlich ſorgen diejenigen denen der Auftrag gegeben iſt, die Inſtruction zu einer Entdeckungs-Reiſe anzufertigen, für weit mehr Beſchäftigung als nöthig iſt, weil man wohl weiß, daß nicht Alles erfüllt werden kann und nicht vorauszuſehen iſt, welcher Theil der Inſtruction unausgeführt bleiben müſſe. Dieß iſt auch der Fall mit dem Lieutenant Kotzebue geweſen. Was indeß denjenigen, welche den Plan zu dieſer Reiſe machten, und gewiß noch mehr den Chef derſelben wehe gethan hat, iſt, daß die Unterſuchung des Innern von Amerika im Norden und Oſten von der Berings-Straße, aus ſehr gewichtigen Urſachen, die im Berichte der Reiſe angeführt werden, hat unterbleiben müſſen. Eine ſolche Unternehmung, wofern jene Eis-Regionen überhaupt eine zulaſſen, kann nicht ermangeln, über den innern Zuſtand des Landes, ſo wie über die Bewohner deſſelben, ein neues Licht zu verbreiten; ſie würde vielleicht auch zur endlichen Löſung des gewünſchten Problems, nämlich des Auffindens einer Verbindung mit beiden Oceanen führen. Der Zweck der Expedition des Lieutenant Kotzebue, iſt freilich in dieſer Rückſicht verfehlt; man wird ſich jedoch aus dem Inhalte der folgenden Blätter überzeugen, daß die Reiſe für Navigation, Naturgeſchichte und Phyſik ſo reichhaltig ausgefallen iſt, wie es die dazu verwandten Mittel nur immer zulaſſen konnten, daß folglich der über alles Lob erhabene Zweck des Mannes, welcher der Urheber dieſer Reiſe war, vollkommen erfüllt iſt. *) Wenn dieſer wahrhaft patriotiſch geſinnte Mann auch bloß durch die in der That fürſtliche Unternehmung, deren Geſchichte hier erzählt werden ſoll, bekannt würde: ſo gehörte er ſchon dadurch der Nachwelt gewiß mit eben dem Rechte zu, als ſein Vater, welcher ſich als Feldherr in den Annalen der Kriegsgeſchichte Rußlands einen unverwelkbaren Ruhm erworben hat.

Es möchte vielleicht nicht ganz unpaſſend ſeyn, die von mir abgefaßte und im Anfange der Einleitung erwähnte Ueberſicht aller Reiſen nach dem Nordpol, welche das Auffinden eines kürzern Weges nach den Chineſiſchen und Indiſchen Gewäſſern zum einzigen Zweck hatten, vor den Bericht der Reiſe des H. v. Kotzebue zu ſetzen. Ich habe der meiſten dieſer Reiſen nur kurz erwähnen wollen; es ſind indeß während der drei Jahrhunderte, daß man dieſen Gegenſtand verfolgt, ſo viele Reiſen von Engländern, Portugieſen, Spaniern und Holländern zu dieſem Behuf unternommen worden, und einige haben ein ſo beſonderes Intereſſe für Rußland, daß, trotz aller Kürze, dieſe Ueberſicht einen größern Raum bei mir eingenommen hat, als ich glaubte dazu beſtimmen zu können. Die Geſchichte der Reiſen nach dem Nordpol macht einen eigenen Zweig der Geſchichte der Schifffahrten und Entdeckungen im Norden aus, über welche uns der ältere Forſter ein treffliches Werk geliefert hat. Ich habe ohne ihm ausſchließlich zu folgen, kaum mehr als einen bloßen Auszug von dieſen Reiſen machen können; es ſey mir genug die Aufmerkſamkeit des Leſers darauf gezogen zu haben. Ich muß hier noch erwähnen, daß die Einleitung welche ich zu dieſer Ueberſicht der Reiſen nach dem Nordpol aufgeſetzt hatte, und die in we-

*) Whose liberal et patriotie spirit is worthy of the highest admiration, ſind die Worte eines berühmten Engliſchen Schriftſtellers, indem er von den mannigfaltigen Bemühungen des Grafen Romanzoff ſpricht, unſere Kenntniſſe der Nordpolar-Regionen zu erweitern.

nigen Worten die Urſachen enthielt, welche zu dieſen Unternehmungen Anlaß gaben, ſo wie auch Einiges über den Zuſtand der Schifffahrt und des Handels während der letzten hundert Jahre vor dieſer Periode, mich damals nicht befriedigte. Ich hatte das Zeitalter des Infanten Don Heinrich von Portugal zum Punkte der Abreiſe angenommen; die frühere Geſchichte der Schifffahrten und Entdeckungen hatte ich ganz mit Stillſchweigen übergangen. Ein kurzer Rückblick auf jene Zeiten durfte jedoch meiner Meinung nach nicht fehlen. Dieſe Lücke wurde von meinem ſehr werthen Freunde, dem leider zu früh für die Wiſſenſchaft verſtorbenen Lehrberg, Mitglied unſerer Akademie der Wiſſenſchaften, ein mit der ältern nordiſchen Geſchichte und Geographie beſonders vertrauter Gelehrter, ausgefüllt. *)

Ehe ich ſchließe, ſey es mir erlaubt, hier einen Wunſch laut werden zu laſſen, den man wenigſtens in mir verzeihlich finden wird. **) Abgerechnet die mir ſo natürliche Vorliebe zu Entdeckungs-Reiſen, läßt's ſich wohl behaupten, daß durch ſie die Gränzen des menſchlichen Wiſſens auf eine wirkſamere Weiſe erweitert worden, als durch andere Unternehmungen, deren Zweck wiſſenſchaftlich iſt. Man bedenke, was die Wiſſenſchaften durch die Reiſen Cook's und ſeiner Nachfolger gewonnen haben, ſo wird man meine Behauptung für nicht übertrieben halten. Auch Rußland hat angefangen dieſes reichhaltige Feld zu cultiviren, aber erſt unter der Regierung Alexanders. Es war gleich im Anfange ſeiner vielverſprechenden glorreichen Regierung, daß ſich die Ruſſen den Weg nach entfernten, nie früher von ihnen befahrenen Meeren bahnten und ſo die erſte Reiſe um die Welt vollbrachten. ***) Seitdem ſind mehrere ähnliche Reiſen glücklich vollendet worden, und wenn gleich der Zweck derſelben mehrentheils merkantiliſch geweſen iſt, ſo iſt doch keine ganz leer an wiſſenſchaftlicher Ausbeute geblieben. Indeß eine Entdeckungs-Reiſe nach einem großen Maßſtabe, deren Zweck ausſchließlich Erweiterung der geographiſchen, naturhiſtoriſchen und phyſikaliſchen Wiſſenſchaften iſt, hat bis jetzt noch bei uns gefehlt; und welcher Zeitpunkt wäre günſtiger, als gerade der Jetzige. Zu einer Zeit, wo ſich, Dank ſey es den edlen Geſinnungen Alexanders, Rußland lange eines dauernden Friedens wird zu erfreuen haben, wie könnten wohl unſere Mariniers beſſer angewandt werden, als wenn man ſie zu ſolchen Unternehmungen gebrauchte, die eben ſo ehrenvoll für die Marine, als nützlich für die Wiſſenſchaft werden müſſen?

---

*) Ich bekomme ſo eben Barrow's Geſchichte der Reiſen die im vorigen Jahre erſchienen iſt. Es iſt natürlich, daß Barrow's Werk unendlich viel vollkommener iſt, als das meinige, nicht nur der Darſtellung wegen, und weil das was ich liefere eine kurze Ueberſicht, Barrow's Werk hingegen, eine vollſtändige Geſchichte jener Reiſen iſt, ſondern auch weil ihm die in England erſchienenen reichhaltigen Sammlungen von Reiſebeſchreibungen, und als Sekretär der Admiralität, auch alle handſchriftliche Journale zu Gebote ſtanden, ich hingegen, auf den geringen Vorrath meiner eigenen Bücher-Sammlung beſchränkt war. (Note in 1819.)

**) Was ich hier über eine neue Entdeckungs-Reiſe ſage, wird freilich dadurch unnöthig, daß ſeitdem ich Obiges ſchrieb (im November 1818) in der That eine ſolche von uns unternommen worden iſt; da man indeß von dieſer Reiſe nur ſo viel erfahren hat, daß zwei Schiffe nach dem Südpole und zwei nach dem Nordpole zu gegangen ſind; ſo möchte das, was ich über eine ſolche wiſſenſchaftliche Reiſe geſagt habe, dennoch nicht ganz am unrechten Orte ſtehen, um ſo weniger, da vielleicht der Hauptzweck der abgegangenen Expedition es dem Chef unmöglich machen wird, auf Alles Rückſicht zu nehmen, was noch zur Vervollkommnung der Geographie der Südſee und der nördlichen Küſten dieſes Oceans geſchehen muß, wovon ich hier einen kurzen Ueberblick gegeben habe. (Note 1819)

***) Man hat kürzlich der Expedition der Nadeſhda und Nowa den Ruhm ſtreitig machen wollen, die erſte Ruſſiſche Reiſe um die Welt gethan zu haben, und zwar aus den Gründen, weil die Schiffe nicht in Rußland gebaut waren, und eine Handlungs Geſellſchaft die Erlaubniß bekommen hatte, Theil daran zu nehmen. Ich halte es kaum für nöthig, eine ſo ſonderbare Behauptung zu widerlegen.

An vortrefflichen Offizieren fehlt es uns nicht, ſolche Unternehmungen zu leiten; von meinen Begleitern auf der Nadeſhda ſind, außer dem Führer des Ruricks, noch leider nur zwei in Dienſten, welche indeß alle die Eigenſchaften beſitzen, an der Spitze einer Entdeckungs-Reiſe zu ſtehen; und wer denkt nicht, wenn von ſolchen Unternehmungen die Rede iſt, an den unternehmenden Offizier, deſſen erſte Reiſe nach dem Südmeere und die merkwürdigen Ereigniſſe auf derſelben ſo intereſſant für das ganze gebildete Publikum Europa's geworden iſt, und deſſen Rückkunft von einer zweiten Reiſe nach eben dieſem Meere jetzt ſo ſehnlich erwartet wird. *) Daß unſere Matroſen die beſten in der Welt ſind, wenn ſie Gelegenheit haben, ſich ihrem Metier ganz allein zu widmen, iſt bekannt; ſelbſt den ehernen Britten ſtehen ſie an Muth, Ausdauer und Geſchicklichkeit um nichts nach, an Folgſamkeit und Anhänglichkeit an ihre Offiziere, übertreffen ſie ſie weit. Ich ſpreche aus Erfahrung. So ſehr ich die Geſchicklichkeit und den Muth der Engliſchen Matroſen bewundere, die ich während eines ſechsjährigen Dienſtes habe kennen lernen; zu einer gefahrvollen Unternehmung würde ich doch nur Ruſſiſche Matroſen wählen.

Gegen den Nutzen einer Entdeckungs-Reiſe nach dem Südmeere, in ſo fern Naturwiſſenſchaften durch ſie gewinnen können, läßt ſich wohl nichts einwenden. Jede nach entfernten Gegenden unternommene Reiſe, bietet eine reiche Ausbeute von gewonnenen Thatſachen dar. Bedürfte dieſe Behauptung eines Beleges, ſo hat man nur die Namen der berühmteſten neuen Reiſenden anzuführen, von denen ein Jeder zur Bereicherung der Wiſſenſchaften beigetragen hat. Wem ſind die coloſſalen Arbeiten eines Humbold unbekannt! Doch noch ein Beiſpiel kann ich nicht umhin hier anzuführen. Die ſo unglückliche Expedition des Capitain Tuckey, zur Erforſchung des Congo-Fluſſes, dauerte nur wenige Monate, und doch gab ſie Gelegenheit zu einer der reichhaltigſten Schriften über die Naturgeſchichte die in neuern Zeiten erſchienen ſind. Was nun den geographiſchen Theil einer Entdeckungs-Reiſe betrifft, ſo möchten wohl Viele der Meinung ſeyn, daß nur eine ärmliche Ernte zu erwarten ſeyn könne. Zum Theil iſt dieß wohl wahr. Wichtige Entdeckungen ſind durchaus nicht mehr zu machen; hie und da eine Inſel oder eine Inſelgruppe, auf die man unverhofft ſtößt, iſt Alles, worauf ſelbſt der glücklichſte Entdecker jetzt noch rechnen darf; demungeachtet ſcheint mir eine neue Reiſe nach dem Südmeere wichtig: des Fehlenden iſt noch viel zu ergänzen, des Unrichtigen noch viel zu berichtigen. Eine ſolche Reiſe müßte zur Reviſion der frühern Entdeckungen als Schluß-Reiſe nach dem Südmeere anzuſehen ſeyn: ſie kann daher nicht anders als ſehr wichtig für die Geographie und Nautik ausfallen; auch werden die Engländer oder Franzoſen gewiß bald eine ſolche Reiſe unternehmen. Nachdem die Küſten aller das Südmeer umgebender Continente und aller großen Inſeln in demſelben, mit bewundernswürdiger Genauigkeit aufgenommen ſind, ſo bleibt jetzt nichts übrig als ſich noch mit dem Detail zu beſchäftigen, damit uns das Südmeer eben ſo genau bekannt werde, wie die andern uns näher liegende Oceane, und in der That es iſt daſelbſt noch auf mehrere Jahre zu thun. So z. B. kennen wir, außer einigen hie und da zufällig entdeckten Inſeln, gar nichts von dem großen Archipel der Carolinen; der Archipel der Salomon-Inſeln, iſt ebenfalls ſehr unvollkommen erforſcht; dieß iſt trotz der ſchönen Arbeiten Dentrecaſteaux auch der Fall mit der Louiſiade, von welcher wir noch nicht wiſſen, ob ſie mit Neu-Guinea zuſammenhängt oder nicht. Durch den Lieutenant Kotzebue, haben wir nur einige Gruppen eines Archipels kennen gelernt, der einen Raum von zwölf Grad in der Breite einnimmt, und nach dem, was wir von den nördlichen Bewohnern dieſer Inſeln durch ihn erfahren, ſo verdienen ſie es ſehr, daß man

*) Capt. Golownin kehrte im September 1819 von ſeiner Reiſe zurück.

ſie näher kennen lernt, indem bei ihnen ein Grad von Cultur zu finden iſt, den man vergebens ſelbſt bei den Inſulanern der Societäts- und Freundſchafts-Inſeln ſuchen möchte. Die genaue Erforſchung dieſes großen Archipels, iſt allein die Arbeit von einem Jahre wenigſtens; aber außer den großen eben-erwähnten Arbeiten im Südmeere, gibt es noch eine Menge für die Navigation wenigſtens wichtiger Punkte zu unterſuchen, wie man ſich aus meinen kürzlich herausgegebenen hydrographiſchen Beiträgen überzeugen kann. Auch mangelt es nicht an Unterſuchungen, die Rußland näher liegen als andern Nationen, welche die nähere Kenntniß dieſer Gegenden das Recht haben von Rußland allein zu fordern. Hiezu gehört erſtlich die Unterſuchung des Baſſins, das durch die Küſte der Tatarey und der von Sachalin gebildet iſt und das ich den Liman des Amurs genannt habe; ferner die Aufnahme der Küſte der Tatarey von der Mündung des Amurs bis zu Udskoy Oſtrog, beſonders aber die Unterſuchung der Shantar-Inſeln, von denen wir kaum mehr als die Zahl und vielleicht die ſogar unrichtig kennen. Eben ſo unſicher iſt unſere Kenntniß der nördlichen Küſte des Ochotzkſchen Meeres, von Ochotzk an nach Oſten zu mit den daran liegenden Bayen, wie Iſhiginſk, Penſhinſk und Taunſk; auf den neuern Ruſſiſchen Karten werden erſtere um mehr als 1° ſüdlicher gerückt, ohne indeß überzeugt zu ſeyn, daß auch die letzten Beſtimmungen richtig ſind, ſelbſt die Weſt-Küſte von Kamtſchatka bedarf einer neuen Aufnahme, bedarf wenigſtens aſtronomiſcher Beſtimmungen; noch unvollkommener iſt unſere Kenntniß der Oſtküſte von Kamtſchatka: von dem Vorgebirge Shipunſkoy bis zur Berings-Straße, einige von Capitain Clerk geſehene Vorgebirge abgerechnet, kennen wir weder die Breite noch die Länge irgend eines Punktes an der ganzen Küſte, eben ſo wenig wie wir mit Genauigkeit die Größe und Lage der Oluitovſchen Bay und des Anadyrſchen Meerbuſens anzugeben im Stande ſind. Wir kennen freilich die Hauptzüge der Küſten Kamtſchatka's, das Detail aber, ausgenommen von der Bay Awatſcha bis zur Südſpitze der Halb-Inſel, iſt uns durchaus ganz fremd, und da wir die geringſten Einſchnitte der von Wilden bewohnten Küſten Amerikas, von Neu-Holland, Neu-Zeeland und Neu-Caledonien kennen: ſo ſcheint es wohl Pflicht, mit gleicher Genauigkeit die von Ruſſiſchen Unterthanen bewohnten Küſten des nordöſtlichen Aſiens kennen zu lernen. Von den Aleutiſchen Inſeln haben wir ebenfalls noch keine zuverläſſige Aufnahme gehabt, die Lage nur weniger Inſeln dieſes ausgedehnten Archipels iſt mit Genauigkeit beſtimmt; eine genaue Kenntniß dieſer Inſeln, ſo wie wir ſie durch die Navigation der Nadeſhda und Diana von den Kuriliſchen Inſeln haben, würde allein die Arbeit eines ganzen Sommers erfordern; und dann, wäre es nicht zu wünſchen, daß man nochmals einen Verſuch machte, in der Berings-Straße weiter vorzudringen als es bis jetzt geſchehen iſt, um das Eis-Cap von Cook zu doubliren? und ob nicht die projectirte Erforſchung des Innern von Amerika, im Oſten der Berings-Straße zu bewerkſtelligen ſey.

Man hat die Fahrt des Koſaken Deſchneff durch die Berings-Straße bezweifelt; gewiß mit Unrecht, wie es ſich ſo leicht aus den vorhandenen Berichten von Deſchneffs Fahrt beweiſen läßt; dem ungeachtet wäre es ſehr wünſchenswerth, das von Deſchneff doublirte Cap Shalatzkoy, über deſſen Lage man ganz und gar im Dunkeln iſt, von der Berings-Straße aufzuſuchen. Capitain Cook erreichte ohne Mühe das Cap Nord, obgleich es beinahe 10° im Weſten von der Berings-Straße liegt, und es frägt ſich, ob das Cap Shalatzkoy weiter als 10 Grad im Weſten von Cap Nord liegt. Es war gar nicht Capitain Cooks Abſicht die Küſte Aſiens zu unterſuchen; ein Zufall brachte ihn hin: da ihn nämlich das Eis hinderte der Küſte von Amerika ſo nahe zu kommen wie er es wünſchte, ſo ſteuerte er weſtlicher, in der Hoffnung das Eis zu doubliren, und alsdann ſeinen Lauf wiederum nach Oſten

zu nehmen, nach Weſten bis ihm die Küſte Aſiens zu Geſichte kam. Die Nähe des Cap Nord, das ſeinen Beobachtungen zufolge in 68°. 56′ der Breite liegt, machte zwar in ihm den Wunſch rege, daſſelbe zu umſchiffen, um ſeinen Blick auf die entferntere im Oſten liegende Küſte zu werfen; allein ein ſtarker contrairer Wind zwang ihn ſeinen Plan aufzugeben. Wäre dieß nicht geweſen, ſo ſtritten wir vielleicht jetzt nicht mehr über die Lage der nordöſtlichen Spitze Aſiens. Cook bemerkte indeß im Weſten des Cap Nord keine weit hervorragende Spitze und er ſchloß, die Richtung müſſe wenigſtens anfangs ganz weſtlich ſeyn; es läßt ſich demnach mit vieler Wahrſcheinlichkeit annehmen, daß die nordöſtliche Spitze Aſiens, ſie mag nun Shalatzkoy oder Shalaginskoy genannt werden, nicht über dem 70ſten Grade der Breite liegt, ob ſie gleich auf manchen Karten über zwei Grad nördlicher verzeichnet iſt. Sollte das Doubliren eines Vorgebirges das vor 170 Jahren einem Koſaken auf einem kleinem Boote möglich ward, die Seefahrer jetziger Zeit abſchrecken? Gewiß nicht. Sonderbar iſt es indeß, daß der Verſuch dazu nie iſt gemacht worden. Etwas ganz Aehnliches hat ſich bei den Engländern zugetragen. Man hielt die Umſchiffung der Baffins-Bay für unmöglich; man erlaubte ſich, einen Verdacht auf die Glaubwürdigkeit Baffins zu werfen, deſſen Bericht ſehr deutlich die Grenzen der Bay andeutet; ſelbſt ſcharfſinnige Geographen vernichteten die Bay auf ihren Karten, ohne daß ſeit ihrer Entdeckung d. i. ſeit 200 Jahren, nur ein einziger Verſuch gemacht worden wäre, die Wahrheit von Baffin zu erproben, bis endlich beim Aufſuchen der N W Paſſage ſie im größten Detail unterſucht werden, und bis auf die Längen die vor 200 Jahren nicht mit einiger Genauigkeit beſtimmt werden konnten, gerade ſo gefunden worden iſt, wie ſie Baffin beſchrieben hatte.

Indem ich hier von den Arbeiten ſpreche, die uns noch bevorſtehen ehe wir zu einer richtigern Kenntniß der Küſten Aſiens gelangen d. h. einer ſolchen, die dem jetzigen Zuſtande der Wiſſenſchaften Genüge leiſtet, kann ich nicht umhin, hier nochmals zu wiederholen, daß wir an der ganzen Küſte Sibiriens, von der Straße Waygatz an bis zur Berings-Straße, alſo eine Strecke von 130 Längengraden, noch keinen einzigen Punkt haben, deſſen Länge und Breite aſtronomiſch beſtimmt iſt, und daß wir durchaus nicht wiſſen, wie weit ſich die nördliche Spitze von Aſien erſtreckt, folglich auch den Flächen-Inhalt Sibiriens nicht mit Genauigkeit angeben können; ich habe an einem andern Orte gezeigt, (Naval Chronicle 1814 October,) welche große Unterſchiede in der Breite auf den neueſten Karten anzutreffen ſind, worüber man ſich natürlich nicht zu wundern hat, da Keinem der Fehler nachgewieſen werden kann; und wie wichtig es daher ſey, die geographiſche Lage der Hauptpunkte der Küſte, wie die merkwürdigſten Vorgebirge, beſonders die Mündungen der ſich in das Eis-Meer ergießenden Flüſſe durch aſtronomiſche Beobachtungen zu beſtimmen. *) Eben ſo wenig genau können wir die Küſten weſtlich von der Straße Waygatz bis zum weißen Meere und vom Nord Cap zu dieſem Meere.

Ich glaube jetzt hinlänglich bewieſen zu haben, daß eine neue Entdeckungs-Reiſe nach dem Süd-Meere eine ſehr reichhaltige Ernte verſpricht; welche lehrreiche Schule wäre es nicht überdem für junge

*) Es wird dem Publiko angenehm ſeyn zu erfahren, daß dieſer vor 6 Jahren öffentlich geäußerte Wunſch endlich in Erfüllung geht. Es ſind in dem Monate März dieſes Jahrs (1820) die Lieutenants von der Flotte Baron Wrangel und H. v. Anjon von Petersburg abgegangen: Erſterer nach der Mündung des Kolyma, um die Küſte weſtlich und öſtlich von dieſem Fluſſe aſtronomiſch zu beſtimmen, und einen Verſuch zu machen, die nordöſtlichſte Spitze Aſiens zu erreichen und wo möglich ſie zu doubliren. Die Beſtimmung des Lieut. Anjon iſt die Mündung des Fluſſes Jana, um von dort aus die Inſeln die im Norden dieſes Fluſſes liegen, zu welcher Gruppe auch das ſogenannte Neu-Sibirien gehört, aufs genaueſte aufzunehmen. (Note in 1820.)

Leute, die ſich bereits den Wiſſenſchaften gewidmet haben, unter Anleitung von Gelehrten von Celebrität eine ſolche Reiſe zu machen. Faſt jedes Land benutzt den jetzigen glücklichen Friedenszuſtand, und ſendet Gelehrte nach entfernten Regionen aus. Die Engländer haben in dieſem Jahre (1818) zwei Expeditionen, jede von zwei Schiffen, zum Aufſuchen einer nördlichen Durchfahrt abgeſendet, welche kürzlich zurückgekehrt ſind, eine um die Küſten des Mittelländiſchen Meeres aufzunehmen; drei Expeditionen ſind abgeſandt, das Innere von Afrika zu erforſchen, deren Hauptzweck es jedoch iſt, das Ende des in Dunkel gehüllten Nigers zu finden; ungeachtet ſo vieler unglücklichen Verſuche, dieſes Problem, das doch nur in geographiſcher Hinſicht von Wichtigkeit iſt, zu löſen, läßt man ſich nicht abſchrecken, immer neue Verſuche zu wagen; eine Expedition iſt damit beſchäftigt, die Arbeiten von Flinders zu ergänzen und die Aufnahme der Weſt- und der N W Küſte von Neu-Holland zu vollenden. Im Chineſiſchen Meere ſind ſeit mehr als zehn Jahren immerfort, und zwar auf Koſten der Oſtindiſchen Compagnie zwei Schiffe beſchäftigt, die Hydrographie dieſer und der angrenzenden Gewäſſer zu verbeſſern, und kein Jahr vergeht, wo nicht für die Navigation dieſer Meere wichtige Entdeckungen gemacht werden. Die Franzoſen haben ebenfalls ein Schiff ins Südmeer geſchickt, ſo wie auch eine Expedition in das Innere von Afrika, und wenn von Spanien aus jetzt keine wiſſenſchaftliche Unternehmung geſchieht: ſo iſt daran wohl nur die jetzige zerrüttete politiſche Lage Spaniens die Urſache, und keinesweges der Mangel an Eifer und Kenntniſſen einer Nation, die auf ſolche Seeleute wie Maleſpina, Eſpinoſa, Bauza, Tofino, Ciſneros Ciſcar nur zu ſehr ſtolz ſeyn können.

Es iſt nicht unmöglich, daß man die Frage aufwerfen wird: welcher Nutzen für Rußland durch ſolche Unterſuchungen entſpringen könne; ob es nicht gleichgültig ſey zu wiſſen, ob das Cap Shalatzkoy im 70 oder 72 der Breite liege, ob es möglich ſey das Eis-Cap zu doubliren oder nicht? Perſonen, welche die Verſuche, eine nördliche Durchfahrt aufzufinden, lächerlich machen und vollends es für ungereimt halten, den von Mendana Shouten und Roggewein gemachten Fehlern nachſpüren zu wollen, kurz die Alles unnütz finden, was nicht unmittelbar den Zuwachs zur Macht befördert und die Vergrößerung des politiſchen Einfluſſes des Vaterlandes zum Zwecke hat. Es möchte nicht leicht ſeyn, beſſer und zweckmäßiger ſolchen Einwürfen zu begegnen, als wenn ich die Worte wiederholte, die Barrow bei Gelegenheit der Engliſchen Nordpol-Expedition geſagt hat, *) da auch in England ſich Leute fanden, welche theils aus Unwiſſenheit theils aus vorgefaßter Meinung, oder gar böſem Willen gegen die Perſonen, welche den Ruhm hatten ein ſolches Unternehmen vorzuſchlagen, ihre Unzufriedenheit über die Expedition eben nicht auf die liberalſte Weiſe laut werden ließen, ſogar, wiewohl vergeblich, Verſuche gemacht hatten, die zur Reiſe freiwillig engagirten Matroſen zu bewegen, von ihrem Vorhaben abzuſtehen. „With equal contempt we notice insinuations of the inutility of the measure. A philosopher should despise the narrow minded notions entertained by those, who wiewing the subject as merely one of profit and loſs, are unable to form any other notion of its inutility; and just have sagacity enough to discover that if a passage should be found one year, it may happen to be closed the next! We can well imagine that many such sinister bodings were heard, when Bartholomew Diaz returned without doubling the cape of good hope, and when Magelhaens had effected a southern passage into the Pacific. Briefly then, we shall not degrade the noblest and most disinterested enterprize, that was undertaken in ancient and modern times, by

*) Quarterly Review, vol. XVIII. pag. 467.

condescending to justify it to the selfish and calculating horde, whose cavils we have recorded, but to the honourable and liberal mind that thinks the pursuit of science worthy of a great, a prosperous, and an enlightened nation like England, we would say that the point in question involves an infinity of results of the utmost importance to the perfection of science; that the benefits of science are not to be calculated, and that no gueſs can be formed to what extent thay may be carried. Who could have imagined that the polarity of the magnet, which lay hid for ages after its attractive virtue was known, would lead to a discovery of the new world; and who can tell what farther advantage mankind may derive from the magnetical influence so very remarkable, yet so very little unterstood? or pretend to limit the discoveries to which electricity and galvanism may yet open the way? Had any one, thirty years ago, been bold enough to assert, that he would light up our shops and houses, and theatres and streets with a more brillant fire than yet had been produced; that this flame should be extracted from common fuel and carried for miles, if necessary, under ground in iron pipes, he would at once have been set down as little better than a madman or an impostor. — Both expeditions may fail in the main object of the arduous enterprize; but they can scarcely fail in being the means of extending the sphere of human knowledge; and if they bring back an accession of it, they cannot be said to have been sent out in vain."

Note in 1820. Daß dieſer Zweck vollkommen erfüllt iſt, wenn auch gleich die nördliche Paſſage nicht gefunden ward, davon geben nun die Reſultate jener Expedition, die ſich in den von derſelben bekannt gemachten Nachrichten befinden, den ſchönſten Beweis.

K r u ſ e n ſt e r n.

Ueberſicht der Polar-Reiſen

zur

Entdeckung einer nördlichen Durchfahrt

aus dem

Atlantiſchen Ocean in das Süd-Meer.

Von dem Capitain der Ruſſiſch-Kaiſerlichen Marin

Kruſenſtern.

S
dern
Han
kehr
Man
ſonde
bien,
ſie gi
ander
und
ſis.
Meer

den A
letzter
noch
Alex
der n
breite
tauſch
zugäng
weder
ten de
beſchrä
verwal
vorthei
ren de
del nac

E i n l e i t u n g.

Schon im entfernten Alterthume waren die köſtlichen Produkte Indiens, den weſtlicher gelegenen Ländern bekannt geworden. Die älteſten Bücher der Geſchichte ſprechen von oſtindiſchen Zimmt und von Handels-Karawanen, die aus den ſüdlichen Gegenden nach Syrien und Aegypten zogen. Dieſer Verkehr wurde auch in den folgenden Zeitaltern nicht abgebrochen, er bahnte ſich vielmehr immer neue Wege. Man brachte die indiſchen Waaren nicht nur zur See an die Südoſt- und Südküſte von Arabien, ſondern auch durch das rothe Meer nach Aegypten; ſie wurden von Karawanen nicht nur durch Arabien, ſondern eine Zeitlang auch vom Indus gerade durch Perſien an die Syriſchen Häfen befördert; ja ſie gingen den Indus hinauf in die Gegenden am Amu Daria, und von hier, aus der Bucharey mit andern orientaliſchen Koſtbarkeiten, theils nördlich vom Kaspiſchen Meere an die Mündungen des Don und Dnieper, theils über das Kaſpiſche Meer und die Kaukaſiſche Landenge an die Mündung des Phaſis. So gelangten ſie dann vom Aſowſchen- und ſchwarzen Meere, wie vom Perſiſchen und Arabiſchen Meerbuſen auf die weſtlichen Märkte und in die Länder, welche das mittelländiſche Meer umgeben.

Hier war der Handel, ſo viel wir wiſſen, anfänglich von den Phöniziern und zum Theil auch von den Aegyptern geleitet worden, dieſe wurden von den Karthagern abgelöſt und von den Griechen. Die letztern hatten ſchon ſehr frühe Colonien in Sicilien und Unter-Italien angelegt, ſie hatten ſich auch, noch vor der Gründung des Perſiſchen Reichs auf den Küſten des ſchwarzen Meeres angeſiedelt; Alexanders Eroberungen in Aſien, ſicherten ihm das Uebergewicht in dem morgenländiſchen Handel, der nun die Häfen von Alexandrien, Rhodus und Byzanz belebte. Als die Macht der Römer ſich ausbreitete, als Karthago vernichtet wurde, und auch die Griechen ihren Namen mit dem Römiſchen vertauſchen mußten, blieben den letztern doch, durch Verkehr mit dem Orient, die Quellen ihres Wohlſtandes zugänglich, und wenn in der Folge ihre Thätigkeit auf dem großen Schauplatze abnahm, ſo lag dieß weder an den Veränderungen, die die Völkerwanderung veranlaßte, noch an den glücklichen Fortſchritten der Araber. Sie wurden hauptſächlich durch die willkührliche Regierung ihrer Byzantiſchen Kaiſer beſchränkt, und mußten ihre bisherige Rolle im Handel denen überlaſſen, die ſich einer lieberalen Staatsverwaltung zu erfreuen hatten — den Amalfiten, Piſanern, Genueſern und Venetianern. Die letztern vortheilten am meiſten vom Verfall der griechiſchen Induſtrie. Sie wurden auf eine Zeitlang die Herren des Verkehrs im ſchwarzen Meere, ſie erhielten ſich mitten unter manchen Schwierigkeiten den Handel nach Vorder-Aſien und Aegypten. Sie blieben dadurch im Stande, die immer zunehmende Nach-

frage des Abendlandes nach Indiſchen Produkten zu befriedigen, und mit ihrer Wohlhabenheit ſtieg ihre Macht. Unſtreitig würde dieſe noch bedeutender geworden ſeyn, hätten ſie ihren Wirkungskreis erweitert *) und wären nicht unerwartete Nebenbuhler im weſtlichen Europa aufgetreten, die ihrem politiſchen Einfluſſe ein Ziel ſetzten, indem ſie ſie um die Vortheile ihres morgenländiſchen Handels brachten.

Spanien hatte das Joch der Araber abgeſchüttelt; Portugall war ein ſelbſtſtändiger Staat geworden; den Portugieſen gelang es noch früher als ihren Nachbaren, aus ihren Gebieten die Araber zu vertreiben. Im Geiſte der damaligen Zeiten, ſetzten ſie den Krieg gegen die Ungläubigen fort, und verfolgten die Mauren auch in dem gegenüberliegenden Afrika. Sie erfuhren dadurch mancherlei von den Ländern und Bewohnern dieſes Welttheils, ſie lernten die nordweſtlichen Küſten deſſelben kennen, der Zufall entdeckte einige benachbarte Inſeln, der Unternehmungs-Geiſt führte ſie weiter.

In den letzten Jahrhunderten des Mittelalters, waren die Wiſſenſchaften im Abendlande allmählig wieder zu einem neuen Leben erwacht; man war mit den Kenntniſſen des Alterthums immer vertrauter geworden; die Wallfahrten nach dem heiligen Grabe, die Kreuzzüge, die Berichte der Miſſionäre aus den Mongoliſchen Staaten hatten viele Wunder der Welt bekannt gemacht, viele Reiſende in das Morgenland gelockt, und der Trieb entfernte Länder zu beſuchen, neue Entdeckungen zu machen, war immer reger, immer allgemeiner geworden. Von dieſem Triebe war auch ein junger Portugiſiſcher Fürſt beſeelt, Don Heinrich, Herzog von Viſco, dritter Sohn Königs Johann des Erſten von Portugall und der Philippa, Tochter des Herzogs Johann von Lancaſter. **) Ueber 50 Jahre, von 1412, wo die erſte Entdeckungs-Reiſe längs der Küſte von Afrika unternommen wurde, bis 1463, dem Jahre ſeines Todes, leitete dieſer kenntnißreiche ***) und wirklich große Mann, die Thätigkeit ſeiner Landsleute zur See, und ſeine Bemühungen wurden von dem glücklichſten Erfolge gekrönt. Die Portugieſen umſchifften das fürchterliche Cap Bajador und das Cap Verd, ſie entdeckten Madeira, die Azoriſchen-, die Cap-Verd Inſeln, und dehnten ihre Unterſuchungen der Küſte bis zum Fluſſe Gambia aus, und bis zum Cap Varga im zehnten Grade nördlicher Breite. Man behauptet ſogar, wiewohl die Beweiſe nicht evident ſind, daß die Portugieſen ſchon während der Adminiſtration des Herzogs von Viſco die Linie paſſirten und die Inſel St. Mathea im 2ten Grade ſüdlicher Breite entdeckten. ****) Doch 24 Jahre ſpäter (1487) gelangte Bartholomeo Diaz wirklich an das Cap der Stürme (Cabo de todos los Tormientes.) So nannte er es; König Johann II. aber gab ihm den Namen des Vorgebirgs der guten Hoffnung, denn man zweifelte nun nicht weiter daran, daß Afrika umſchifft und Indien, das reiche Indien, das verſchwenderiſch von der Natur ausgeſtattete Land, auf dieſem Wege erreicht wer-

---

*) So viel man weiß, unternahmen die Italiäner auch in der günſtigſten Zeit ihres Handels doch keine Entdeckungs-Reiſen jenſeits der Straße von Gibraltar. Nur Nicolo Zeno und ſein Bruder Antonio, Venetianer aus adeligem Geſchlechte, machten gegen Ausgang des 14ten Jahrhunderts Fahrten nach der Nordſee und in den benachbarten Gewäſſern; aber die Nachrichten von denſelben ſind von einer fremden Hand ſo entſtellt, durch Fabeln und Mißverſtändniſſe ſo verdorben und ſo dunkel, daß es Forſtern, trotz aller Mühe und alles angewandten Scharfſinnes, doch nicht gelungen iſt, ſie aufzuklären. Am Ende des 16ten Jahrhunderts, waren Venetianer und Lombarden in London ſehr zahlreich.

**) Die Engländer ſind ſtolz darauf, daß die Mutter Don Heinrichs eine Engliſche Prinzeſſin war, und einige meinen wohl, der berühmte Infant gehöre dadurch auch den Engländern an, whose flesh and body he was, wie ſich Purchas ſehr naiv ausdrückt.

***) Man gab ihm den Beinamen Mathematicus, auch Nautikus; er war 1394 im Januar geboren.

****) Clarke's Progress of maritime Discovery.

den könne. Vasco de Gama bahnte den Portugieſen 1497 den Weg dahin; ſie wurden die Herren des oſtindiſchen Handels, und die Vortheile deſſelben gingen für die Venetianer und Genueſer verloren.

Die uralte Meinung, nach welcher Afrika im Süden vom Meere umgeben ſeyn ſollte und zu umſchiffen ſey, war alſo auf das vollkommenſte gerechtfertigt. Doch die Alten hatten auch, ſeitdem ſie von der kugelförmigen Geſtalt der Erde überzeugt waren, behauptet, daß die Gegend jenſeits den Säulen des Herkules mit den Indiſchen zuſammenhängen, daß der Ocean im Weſten und Oſten nur ein einziges Meer ſeyn müſſe. Von einer ſolchen Anſicht ging der wohlunterrichtete und erfahrne Genueſer Chriſtopher Columbus aus, als er ſich beim Portugieſiſchen und dann beim Spaniſchen Hofe erbot, auf dem weſtlichen Wege nach Japan (Marco Polo's Cipangu) und nach Indien zu ſchiffen. Die Spanier gaben ihm endlich im Jahre 1492 Gehör; er brachte ſie freilich nicht nach Cipangu aber er eröffnete ihnen eine neue Welt, ein zweites goldreiches Indien. Und nicht lange nachher gelang es den Spaniern doch, eine ſüdweſtliche Straße nach dem Indiſchen Meere zu finden. Hernando Magelhaens, entdeckte ſie um das Jahr 1520; ſein Name iſt in der Reihe der Erdumſegler der erſte.

Indeſſen hatte die Entdeckung des Vorgebirges der guten Hoffnung, auch im nördlichen Europa großes Aufſehen erweckt. Seit geraumer Zeit beſchäftigte ein lebhafter Handel die Anwohner der Nord- und der Oſtſee, aber noch weit früher war Schifffahrtskunde hier einheimiſch, und durch verwegene Unternehmungen zur See, hatten die alten Bewohner des germaniſchen Nordens ſich ſchon ſehr lange ausgezeichnet. Sachſen beunruhigten ſchon im dritten Jahrhunderte die Römer an den Küſten von Belgien Britanien und Armorika, ſie und die Angeln und Jüten wurden im 5ten Jahrhunderte die Herren der Britten; Dänen kamen im ſiebenten nach Irland, im achten an die Engliſchen Küſten, und ſogenannte Normänner machten im 9ten Jahrhundert zur See nicht nur häufige Einfälle in das Fränkiſche Reich, ſie erſchienen auch im mittelländiſchen Meere, und an den Küſten des Finniſchen Meerbuſens. Ein Norweger machte die Fahrt um das Nordcap bis an die Mündungen der Dwina bekannt; ſeine Landsleute entdeckten Island, welches ihre Liebe zur Freiheit bald bevölkerte; von dort aus fand man im 10. Jahrhunderte den Weg nach Grönland, wo ſich ebenfalls Coloniſten anſiedelten. Aber ſchon am Ende des 9ten (895) waren Normänner nach Winland an die Küſte von Nordamerika gekommen. Sie ließen ſich wohl nicht träumen, wie wichtig das werden könne, was ſie hier gefunden hatten, und die Fahrten dahin wurden nicht lange fortgeſetzt.

Doch nun bei den ſpäteren großen Entdeckungen im Süden, erhielt der Unternehmungs-Geiſt im Norden einen neuen Schwung. Unter glücklichen Geſetzen lebende Engländer, die ſich von einem unerträglichen Drucke befreiten, wetteiferten jetzt in Seefahrten mit Portugieſen und Spaniern, ohne zu achten, daß nur dieſen beiden Nationen, durch die berühmte Demarcations-Linie des Pabſtes Alexander VI., der Beſitz aller neuen Entdeckungen in Indien und Amerika zugetheilt worden war. Zunächſt dachte man auch daran, im Norden Goldländer aufzufinden, und insbeſondere einen Weg, auf dem man in kürzerer Zeit und mit weniger Schwierigkeiten nach Indien gelangen könnte, als es bei der Reiſe um das Cap der Stürme herum möglich war. Voll guten Muths, unbekümmert wegen der unvermeidlich damit verbundenen Gefahren, wagte man ſich auf kleinen, oft übel bemannten, und nicht ſelten gebrechlichen Fahrzeugen in den Ocean, um Vermögen und Ruhm zu erbeuten; *) den nahen Weg

*) Die Schiffe, auf welchen Diaz das Cap der guten Hoffnung, und zwei von denen, mit welchen Columbus Amerika entdeckte, waren kaum größer als die Barkaſſe eines großen Kriegsſchiffs. Das größte von Magelhaens Schiffen hatte nur 130 Tonnen; der Pelican, Drakes Schiff, war von 100, und ein anderes ſeiner Schiffe nur von 15 Tonnen.

zur Quelle der Reichthümer und Koſtbarkeiten glaubte man in N W oder doch in N O finden zu müſſen, und obgleich jeder Verſuch hier wirklich noch ſchwieriger und mißlicher war, als eine Fahrt um die Südſpitze von Afrika, und jeder Verſuch nicht zu dem vorgeſteckten Ziele führte: ſo verſchwand dennoch bei wiederholten Anſtrengungen in einem Zeitraume von drittehalbhundert Jahren, die Hoffnung auf die nördliche Durchfahrt nicht. Es gab immer noch Perſonen, welche die Möglichkeit derſelben beweiſen wollten und wieder zu neuen Expeditionen nach dem Nordpole aufmunterten, bis daß die Reiſe des Capitain Tſchitſchagoff und eine andere, welche der Capitain Phipps im Jahre 1773 unternahm, deutlich genug zeigten, daß man Verzicht darauf thun müſſe, Indiſche und Chineſiſche Waaren durch die nordiſchen Eisſchollen nach Europa zu bringen.

Reiſen nach dem Nordpol,

vom Ausgange des fünfzehnten bis zum Ende des ſechszehnten Jahrhunderts.

Die erſte Reiſe nach dem Norden, unternahmen die Engländer unter dem Befehle des berühmten Sebaſtian Cabot *) im Jahre 1497, alſo in dem nämlichen Jahre, da Gama das Cap der guten Hoffnung umſchiffte. Man entdeckte Neufundland, welches den Namen Terra de Baccalai erhielt, und die Nordoſt-Küſte von Amerika bis Florida.

Drei Jahre ſpäter machten die Portugieſen unter Gaspar Corte de Real einen ähnlichen Verſuch; ſie glaubten auch das Problem der Durchfahrt gelöſt zu haben; denn die auf dieſer Reiſe entdeckte Straße, welche den Namen Anian, nach zwei Brüdern, den Begleitern von Corte Real erhielt, ſollte ihrer Meinung nach, zum ſtillen Meere führen. Ohne ſich wirklich davon zu überzeugen, eilte Corte de Real zurück, um ſeine wichtige Entdeckung bekannt zu machen. Die Straße Anian, bis auf die neueſten Zeiten ein unauflösliches Problem der Geographen, iſt vielleicht die Hudſons-Straße, oder was mir noch wahrſcheinlicher ſcheint, die jetzt ſogenannte Straße Belle-isle, welche den Atlantiſchen Ocean mit dem Golfe St. Laurents, zwiſchen Neufundland und den vom Corte Real entdeckten Labrador, verbindet. Auch die Meerenge zwiſchen Amerika und Aſien nannte man Anian, und es gibt noch jetzt Geographen, welche lieber dieſe abſurde Benennung beibehalten, als die von Bering annehmen, ungeachtet der große Cook, um das Andenken ſeines berühmten und einzigen Vorgängers in der Beſchiffung dieſer Straße zu ehren, ihr dieſen Namen gegeben hatte.

Was die Engländer unter Cabot gefunden, wünſchten ſie näher kennen zu lernen, und weiter zu benutzen. Daher hielten im Jahre 1502, Hugh Elliot, und Thomas Asshurſt, beide Kaufleute aus Briſtol, um die Erlaubniß an, in den von Cabot entdeckten Ländern Colonien anzulegen; und ſchon im Jahr 1525 wurde von einem Engländer Robert Thorn, der lange in Sevilla gelebt

*) Nach Burney's chronologiſcher Geſchichte der Entdeckungen in der Südſee, nahm auch der Vater des Sebaſtian, an dieſer Reiſe Theil; allein Johann Cabot war ſchon im Jahre 1496 geſtorben. Man ſehe Zach's monatliche Correſpondenz. Nach Amoretti war es Jean Cabot, begleitet von ſeine drei Söhnen. Voyage du Maldonado par Amoretti.

hatte, der Vorſchlag gemacht, über den Nordpol nach Indien zu gehen. Er ſchrieb an den König Heinrich VIII. ſelbſt, ſo wie an Dr. Ley, den Engliſchen Geſandten am Hofe Kaiſers Carl V., und bat aufs dringendſte, eine ſolche Reiſe unternehmen zu laſſen. Er behauptet, in ſeinem Memoire an Dr. Ley, daß die von ihm vorgeſchlagene Route den Weg nach den Gewürz-Inſeln um 6000 Meilen verkürze, daß ſie, eine Strecke von 6 bis 9 Meilen diſſeits und jenſeits des Pols abgerechnet, gar nicht gefährlich ſey; das Clima jenſeits des Pols, verſichert er, ſey eben ſo milde und gemäßigt als in England, und das beſtändige Tageslicht müſſe die Reiſe ſehr erleichtern. Phipps behauptet zwar in der Einleitung zu ſeiner Reiſe, Thorns Vorſchlag ſey nicht angenommen worden; in Enticks naval history iſt im Gegentheil ausdrücklich geſagt, daß dieſe Vorſtellungen wirklich eine Expedition bewirkt hätten, und Entick beruft ſich dabei auf einen Brief, den Sebaſtian Cabot über dieſe Reiſe an Ramuſio geſchrieben habe. Die Paſſage ſollte in NW geſucht werden, und König Heinrich ließ im Jahre 1527 zwei Schiffe ausrüſten, von welchen das eine Dominus Vobiscum genannt wurde. Die Unternehmung mißlang indeß gänzlich; das eine Schiff ging verloren, das andere mußte des Eiſes wegen, bald unverrichteter Sache zurückkehren.

Nach etwa 10 Jahren, im Jahre 1536, ſegelten wieder zwei Schiffe, die Trinity und Minion, auf Entdeckungen nach dem Norden ab. Sie kamen nur bis Cap-Breton und Neufundland, wo ſie dem größten Mangel ausgeſetzt waren, und ohne irgend etwas ausführen zu können, nach England zurückkehrten.

Corte Reals Entdeckung der Straße Anian, hatte auch die Aufmerkſamkeit der Spanier erweckt, [illegible] Carl V. ſandte den Eſtevan Gomez im Jahre 1524 von Corunna aus, um im Norden eine [illegible]fahrt ausfindig zu machen; doch dieſer kehrte ſchon im folgenden Jahre unverrichteter Sache zurück. Die Spaniſchen Vice-Könige in Amerika, hofften auf einen beſſern Erfolg, wenn ſie den Ausgang der Anian-Straße auf der entgegengeſetzten Weſt-Küſte des Landes ſuchten. Das war es vielleicht, was auch den berühmten Cortez bewog, ſich im Jahre 1537 zu einer Seereiſe nach der NW Küſte einzuſchiffen, auf welcher er nur die Kenntniß, des einige Jahre früher von ſeinen Schiffen gefundenen Californiens erweiterte und das Meer Vermillion entdeckte. Gewiß iſt es, daß ſein Nachfolger, der Neuſpaniſche Vice-König Don Antonio de Mendoza, zur Aufſuchung der Durchfahrt im Jahre 1540 zwei Männer abſandte, den Francisco Alarçon zur See, und Francisco Vasquez Cornado zu Lande. Jener kam nur bis zum 36° der Breite, und Cornado drang nicht einmal ſo weit vor. Zwei Jahre ſpäter kam Rodriguez de Cabrillo um einige Grade weiter nach Norden, ohne indeß die gehoffte Entdeckung zu machen. Seine Fahrt ging nur bis zu einem Vorgebirge in 41½°, das den Namen des Vice-Königs erhielt. *)

---

*) Zwar hat Herrera, in ſeiner Beſchreibung von Indien, dieſes Umſtandes nicht erwähnt, und auch Burney erzählt in der Beſchreibung dieſer Reiſe (Vol. 1. pag. 225. a chronological history of the discoveries in the South Seas) nur, man habe im 40° der Breite ein hervorragendes Cap Cabo de Pinos genannt, ein anderes in 41°, das man den 26. Februar 1543 anſichtig wurde, habe den Namen Fortunas erhalten, und den 1. März ſey Cabrillo, nachdem er bis zum 44° gekommen war, umgekehrt. Doch ſtimmen wieder mehrere Nachrichten von Cabrillos Fahrt darin überein, daß er ein Vorgebirge in 41½° Mendozina genannt; und da unter andern auch Viscaino die Breite dieſes Caps zu 41° 30′ angibt, ſo iſt wohl das von Vancouver genannte Cap Mendozina in 40° 19′ N und 124° 7′ W eigentlich das Cap Pinos des Cabrillo, und das Cabo de Fortunas, dasjenige, was Cabrillo vielleicht nach Beendigung ſeiner Reiſe dem Vice-Könige zu Ehren, in Mendozina umtaufte.

Auch die Franzoſen unternahmen in dieſer Zeit Entdeckungs-Reiſen. Doch haben wir hier insbeſondere nur des Verſuches zu erwähnen, den Roberval, der Franzöſiſche Statthalter des 1535 von Cartier entdeckten Canada, im Jahre 1542 machte, um im Norden eine Durchfahrt nach Indien zu finden. Er ſchickte dazu aus Canada, wohin er eben gekommen war, ſeinen Oberſteuermann Jean Alphonſe de Xaintonge ab, dieſer kam aber nicht weit; ſchon vor dem 52° der Breite, kehrte er um. Es blieb auch fernerhin bei dieſem einzigen unvollkommenen Verſuche; da die Franzoſen damals noch keinen Theil an dem Handel nach Indien nahmen, ſo konnte ein kürzerer Weg dahin auch kaum ein Intereſſe für ſie haben.

Nun trat im Jahre 1549 Sebaſtian Cabot, der als Grand-Pilot von England, mit einem Gehalt von 166 L. Sterling angeſtellt worden war, mit dem Plane auf, den Weg nach China und Indien aufzuſuchen. Die Vorſtellungen eines ſo erfahrnen Mannes wurden angenommen, und es verband ſich im Jahre 1552 eine Geſellſchaft von Kaufleuten, an deren Spitze Cabot ſelbſt ſtand, welche eine Summe von 6000 L. Sterling in Actien von 25 L. aufbrachten, und drei Schiffe zu dieſer nordöſtlichen Expedition ausrüſteten. Sie hießen Bona Eſperanza von 120 Tonnen, Edward Bonaventura von 160 Tonnen, und die Bona Confidentia von 90 Tonnen. Der König Eduard VI. ſchenkte dem Cabot 200 L. Sterling von ſeinem Privat-Vermögen, zur Belohnung dafür, daß er die Expedition zu Stande gebracht hatte. Das Commando derſelben wurde Sir Hugh Willoughby gegeben. Richard Chancellor, welcher den Titel Pilot-Major der Expedition führte, commandirte das zweite, und Cornelius Durſuth, ein Holländer, das dritte Schiff. Sie nahmen auf 18 Monaten Proviſion ein, und waren in allen Stücken ſehr gut ausgerüſtet. Unter andern waren die Kiele der Schiffe mit dünnen Platten von Blei beſchlagen, damit ſie durch das Anfreſſen von Würmern nicht ſchadhaft würden. Der König gab Briefe an alle Fürſten mit, welche man in den nordöſtlichen Reichen der Welt, bis nach China hin finden würde, die in Saraceniſcher, Türkiſcher, Egyptiſcher, Katariſcher, Griechiſcher, Lateiniſcher und andern Sprachen geſchrieben waren. Die Inſtruction war von Cabot aufgeſetzt, und beſtand aus 33 Punkten. Obgleich ſie im Ganzen nicht wichtig iſt, ſo iſt ſie doch in mehrerer Rückſicht merkwürdig; denn es hat ſie ein Mann aufgeſetzt, welcher zu ſeiner Zeit für den größten Seemann in Europa galt. Cabot hatte nicht nur ſelbſt mehrere merkwürdige Entdeckungs-Reiſen von England und Spanien aus unternommen; er hatte auch den Ruhm, ſeltene wiſſenſchaftliche Kenntniſſe in der Nautik zu beſitzen. Nichts beweiſt dieß ſo ſehr, als daß er in Spanien eben ſo wohl als in England zum Erſten Piloten des Reichs (Grand-Pilot oder Pilot-Major) ernannt ward. Zweitens betrifft dieſe Inſtruction eine Unternehmung, welche für uns hier ein beſonderes Intereſſe hat, da ſie die erſte iſt, welche beſtimmt den Zweck ankündigt: einen Weg im Norden nach China und Indien ausfindig zu machen, und endlich trägt die Inſtruction, obgleich ſie viel mercantiliſches enthält, auch dazu bei, den Grad der Vollkommenheit kennen zu lernen, welchen die Seewiſſenſchaften in England damals erreicht hatten. *)

Sir Hugh Willoughby ſegelte den 10. May 1553 von Radcliffe ab. Ein Sturm trennte die Schiffe in der Nähe der Inſel Ward-öl; dem Capitain Chancellor gelang es in den Hafen von

*) Es war freilich nicht die Abſicht des Capt. Phipps eine vollſtändige Geſchichte aller Unternehmungen zu geben, welche das Aufſuchen einer nördlichen Route nach China und Indien zum Zweck hatte; allein dieſer erſten hätte er doch wohl erwähnen müſſen. Nach ihm iſt Hudſons Reiſe im Jahre 1607 die erſte dieſer Art.

Wardhuus einzulaufen. Er wartete dort 7 Tage, und als er ſeinen Admiral immer nicht ankommen ſah, ſegelte er weiter. Er kam in die weiße See und nach Archangel, von wo er auf Befehl des Zaaren Iwan Waſilliewitſch nach Moskau befördert und ihm vorgeſtellt wurde. Dieſer Zufall legte den Grund zum Handel zwiſchen England und Rußland, und zur Stiftung der noch jetzt beſtehenden Ruſſiſchen Handlungs-Compagnie in England.

Das Schiff Confidentia wurde in einem andern Sturm vom Admiral getrennt, und kehrte nach England zurück. Ein traurigeres Loos hatte die Bona Eſperanza. Nachdem der Admiral bis zum 72° der Breite geſegelt war, *) lief er an der Küſte von Lappland in einen Hafen ein, den man Arzina nennt, und hier kam er mit allen ſeinen Leuten um. Den Namen Arzina ſucht man vergebens in allen neuern geographiſchen Schriften, auch in dem großen geographiſchen, in Moskau herausgekommenen Wörterbuche des Ruſſiſchen Reichs in 8 Bänden in 4. Ein Fluß der ſo heißt, findet ſich in dem im Jahre 1745 von der Akademie der Wiſſenſchaften herausgegebenen Atlaſſe in 69° der Breite und 65° 45′ der Länge von Ferro. **) Auch die alte Hydrographie des Ruſſiſchen Reichs, welche Nowikoff im Jahre 1773 nach einem in 1680 geſchriebenen Manuſcripte herausgegeben hat, macht dieſen Fluß namhaft und gibt 30 Werſt, (alte Werſt, von denen 5 auf eine geographiſche Meile gehen) weſtlich von demſelben einen anderen Fluß Sidoroffka, und zwiſchen dieſen beiden einen Hafen. Hier war es alſo wahrſcheinlich, wo Willoughby einlief, nicht in den Arſina, der nur ein kleines Gewäſſer iſt.

Unſere einheimiſche ſogenannte Dwinaiſche Chronik, die Chancellors Erſcheinung nicht unbemerkt läßt, weiß auch von dem Schickſal der verunglückten Engländer zu reden. Todt wurden ſie, in reichbeladenen Schiffen, von den an der Küſte lebenden Karelen gefunden. Dieſe berichteten darüber gegen Ausgang des Jahrs 1554 nach Moskau; der Zaar befahl den Beamten zu Cholmogory die Schiffe abzuholen, und über das was ſich auf denſelben befände ein Verzeichniß anzufertigen. Im folgenden Jahre wurde alles dem als Geſandten aus England zurückgekehrten Chancellor zugeſtellt. Die rohgeachteten Karelen und die Ruſſiſche Regierung benahmen ſich hier alſo ganz anders, als man es nach derjenigen Vorſtellungsart erwarten könnte, welche manche auswärtige Schriftſteller von der damaligen Lage der Dinge in Rußland verbreitet haben. Bemerkenswerth iſt es auch, daß nach eben jener Chronik ſich ſchon im Jahre 1555 Holländiſche und Brabantiſche Handelsſchiffe an der Mündung der Dwina einfanden. ***)

Unter Capt. Burrough, der Chancellorn begleitet hatte, wurde ſchon im Jahre 1556 das Schiff Search Thrift (Suchſtreben) wiederum auf Entdeckungen nach dem NO ausgeſchickt. Burrough erreichte Nova-Zemlia (80° 7′) und die Inſeln in der Straße Waigatz, überwinterte in Kolmogor, und kehrte das folgende Jahr nach England zurück.

---

*) Nach Entick hatte Willoughby den 80ſten Grad der Breite erreicht, und war, wie auch Wood ſolches behauptet, bis Spitzbergen gekommen.

**) Auf einer ſpätern Ruſſiſchen Karte hat man ſtatt Arſina, Warſina.

***) Der Weg um das Nordkap war, wie wir oben erwähnt haben, ſchon im neunten Jahrhunderte gefunden worden. Der Norwege Other, der die Reiſe machte, theilte die Nachricht davon dem Könige Alfred von England mit. Auch nachher hatte man wohl jenen Weg nicht vergeſſen, aber die Norwegiſche Regierung geſtattete fremden Schiffen die Fahrt nicht, und noch im Jahre 1587 mußte die Ruſſiſche Compagnie zu London, vom Däniſchen Hofe das Privelegium nach Archangel zu ſchiffen, durch eine jährliche Abgabe von 100 Roſenotel (etwa 200 Dukaten,) erkaufen.

Nun ruhten eine Zeitlang die Unterſuchungen der Engländer im Oſten; ſie wandten ſich wieder nach Nordweſten. Um hier eine Durchfahrt zu erforſchen, wurden während der Regierung der Königin Eliſabeth im Jahre 1576 *) zwei kleine Schiffe ausgerüſtet. Das Commando erhielt Martin Forbisher, der 15 Jahre um die Veranſtaltung einer ſolchen Reiſe angeſucht hatte. Ambroſe Dudley Earl von Warwick war Forbishers Gönner und derjenige, durch deſſen Protection und Eifer die Expedition endlich zu Stande kam. Man iſt erſtaunt über die geringe Größe der Schiffe, welche zu einer Entdeckungs-Reiſe in den Regionen des ewigen Eiſes beſtimmt waren. Forbishers Schiff, der Gabriel, war eine kleine Barke von 25 Tonnen; das andere Schiff, von eben der Größe, hieß Michael; ein drittes Fahrzeug das ihn begleitete, war von 10 Tonnen und hatte nur 4 Mann am Bord. Mit dieſer Eſcadrille ſegelte Forbisher den 15. Juni von Blackwell; den 15ten ſah er das ſogenannte Frisland; **) des dicken Nebels wegen, konnte man aber nicht landen. Forbisher verlor hier das kleinere ſeiner Schiffe; auch das andere, der Michael, trennte ſich von ihm, und kehrte nach England zurück. Er ſelbſt aber ſetzte ſeine Reiſe nach W N W fort. Den 20. Juli (Forſter ſagt den 28. Juli) ſah er Land, auf welchem ein hohes Vorgebirge von ihm Cap Elizabeth (Queen Elizabeth's Forland) ***) genannt wurde. Er ſetzte ſeinen Cours 150 Meilen weiter nach Weſten fort, hatte Land auf beiden Seiten, wo ſich auch Einwohner zeigten; er kehrte indeß bald um und kam den 2. Octbr. glücklich in Harwich an. Die von ihm entdeckte und nach ſeinem Namen genannte Straße, trennt einige Inſeln in der Hudſons-Straße. Was aber die oft von ihm erwähnte Inſel Frisland betrifft, ſo iſt wohl gewiß, daß er darunter den ſüdlichen Theil von Grönland verſtand, der von dem größern nördlichen im 63ſten Grade der Breite durch eine etwa drei Meilen weite Straße getrennt wird. ****) Nach Forbisher's Beſchreibung iſt Frisland kein kleines Land; er ſegelte von dort in fünf Tagen nach der Straße, die ſeinen Namen führt; er gibt die Breite von Frisland auf 61° an, und fand es noch im Julius mit Eis umgeben.

Forbisher hatte von ſeiner Reiſe unter andern einen Stein mitgebracht, der wirklich Gold enthielt; eine große Aufmunterung, die Nachforſchungen nicht einzuſtellen. Er wurde ſchon im folgenden Jahre (1577) abermals mit drei Schiffen in die nämlichen Regionen ausgeſandt. Auf dieſer Reiſe wurden zwiſchen Labrador und den Inſeln im Norden von der Hudſons-Straße, mehrere Vorgebirge, Inſeln und Bayen entdeckt, als Cap-Labrador, Gabriels-Inſel, Prior's-Bay, Thomas Williams-Inſel, Bourchers-Inſel, Gräfin Warwicks-Sund. Letzterer erhielt den Namen Meta incognita (das unbekannte Ziel;) hier hatte man am meiſten von dem Erze gefunden, das man in England an-

*) 1567 bey Forſtern iſt ein Druckfehler.

**) Forſter pag. 319. Geſchichte der Entdeckungen und Schifffahrten im Norden.

***) Forbishers Cap Elizabeth iſt die S O Spitze der ſogenannten Glücks-Inſel (I-l. of good fortune.)

****) Auf Arrowſmith's Welt-Karte in 8 Blättern, iſt bei dieſer Straße angeführt, daß im Jahr 1775 das Schiff Mentor 45 Meilen von W nach O in derſelben geſegelt ſey, und daß Wallfiſche oft in eben der Richtung durchgehen. Eine andere Engliſche Karte gibt dieſem Gewäſſer den Namen der Forbishers-Straße, wie es ſcheint ohne hinlänglichen Grund. Das ſüdlich von derſelben liegende Stück von Grönland haben einige Geographen für das Frisland der ältern Seefahrer gehalten; nur iſt hiebei zu bemerken, daß es ſich noch frägt, ob dasjenige Frisland, deſſen in der Nachricht von den Reiſen der Gebrüder Zeni Erwähnung geſchieht, ebenfalls hier geſucht werden müſſe. Die verſtümmelte Nachricht läßt uns über die Lage deſſelben eigentlich ganz im Dunkel. Forſter (a. a. O. S. 243) rieth auf eine Inſel Faira, in der Gruppe der Orkneys-Inſeln; der Däniſche Gelehrte Eggers dagegen, hat im IV. Bande der Schriften der ökonomiſchen Geſellſchaft von Kopenhagen zu beweiſen geſucht, daß das Frisland der Zeno die Faröer-Inſeln ſeyen. Es wäre zu wünſchen, daß die in der St. Marcus-Bibliothek befindliche Karte, auf welche dieſer Gelehrte ſich beruft, copirt und bekannt gemacht würde.

fangs für ſehr reichhaltig anſah. Man nahm ſich vor, dort eine Niederlaſſung anzulegen, und 15 Schiffe gingen dazu unter dem Befehl des nämlichen Forbisher im Sommer von 1578 ab. Nach vielen Widerwärtigkeiten kamen ſie auf der Meta incognita an, wo man eine Feſtung erbauen und den Winter zubringen wollte. Allein da mehrere Schiffe der Flotte verloren gegangen, und viele gar nicht angekommen waren, ſo wurde der Plan zur Anſiedlung aufgegeben, und beſchloſſen nach England zurückzukehren. Es wurde alſo eine große Menge Erz geladen, und mit dieſer Ladung, die jedoch ſehr ärmlich ausfiel, da das Erz weder Gold noch Silber enthielt, kam Forbisher im October in England an. Ein Schiff dieſer Flotte, der Emanuel von Bridgewater, Capitain Newton, welches ſich im Sturme von den übrigen getrennt hatte, entdeckte ſüdöſtlich von Frisland, im 57° 30′ der Breite, ein großes Land, längs welchem er 3 Tage ſegelte, und das ein fruchtbares Anſehen hatte. In SO von dem ſüdlichen Theile Grönlands, exiſtirt jetzt kein ſolches Land; man muß alſo entweder annehmen, daß das Land verſchwunden ſey, oder daß das Schiff Emanuel, die Inſel St. Kilda oder Lewis, eine von den Hebriden, dafür gehalten, oder gar die Küſte von Irland geſehen wurde, ohne ſie erkannt zu haben. Island kann es nicht geweſen ſeyn, wie es Forſter glaubt, denn die Südſpitze von Island liegt mehr als 3° nördlicher, und ſtatt ſüdöſtlich, in NO von Frisland, oder dem ſüdlichen Grönland, wo es Newton geſehen hatte.

Da alle drei Reiſen Forbishers nach dem NW auch in Abſicht der Durchfahrt ohne Erfolg geblieben waren, ſo vereinigte ſich im Jahre 1580 eine Geſellſchaft von Kaufleuten zu einem neuen Verſuche. Zwei Schiffe wurden hiezu ausgerüſtet, und das Commando dem Capitain Arthur Pettmann gegeben. Sein Schiff, von 40 Tonnen Größe, mit einer Beſatzung von 10 Mann, hieß Georg. Sein Begleiter, Capitain Jackmann hatte ein noch kleineres Schiff von 20 Tonnen und nur 5 Mann am Bord. Nach der Inſtruction, von welcher Burrough und Hackluyt die Verfaſſer waren, ſollten ſie, auf den Fall, daß man im erſten Jahre China nicht erreichen könnte, im Fluſſe Ob den Winter zubringen, und den folgen Sommer den Ob hinauffahren, bis ſie die Stadt Siberia erreichten. *) Beide Schiffe ſegelten den 30. May von Harwich ab, und richteten ihren Lauf nach der Inſel Wardöe, wo ſie den 23. Juni ankamen und bis zum 1. Juli blieben. Sie ſegelten durch die Straße Waygatz, fanden aber ſo viel Eis, daß ſie beſchloſſen am Ende des Auguſts zurückzukehren. Mit Mühe bahnten ſie ſich den Rückweg durch die beeiſte Straße. Auf der Rückkehr nach England ging Jackmann mit ſeinem Schiffe verloren, ohne daß man erfuhr auf welche Art er umgekommen war. Capit. Pettmann kam allein im December in England an.

1583. Sir Humphrey Gilberts Reiſe im Jahre 1583 gehört zwar mit zu den Reiſen nach Norden; doch hatte er nicht den Zweck eine nordöſtliche oder nordweſtliche Durchfahrt nach Indien zu ſuchen, wie dieß bei den vorigen Expeditionen mehr oder weniger der Fall war; er wollte Colonien in den neuentdeckten Ländern des nördlichen Amerika anlegen, und Er war es, welcher zuerſt förmlich von Neufundland für die Krone von England Beſitz nahm.

1585. Wichtiger als alle bis jetzt gemachten Verſuche, auf einem neuen Wege nach Indien zu gelangen, waren die drei Reiſen welche der Capitain Davis zu dieſem Behufe unternahm, ohne indeß glücklicher als ſeine Vorgänger zu ſeyn. Die erſte geſchah im Jahre 1585 auf den Schiffen Sunshine

---

*) Die Stadt Siberia iſt das alte Sibir, die befeſtigte Reſidenz der ehemaligen Sibiriſchen Chane, wovon man noch jetzt die Ueberbleibſel 16 Werſt unterhalb Tobolsk auf dem öſtlichen Ufer des Irtiſh findet. Im Herbſte 1581 nahm Jermack Timofejew von dieſem Orte Beſitz. Fiſchers Sibiriſche Geſchichte I. Theil 236 und 237.

(Sonnenſchein) und Moonshine (Mondſchein) Capt. Davis commandirte das erſtere von 50 Tonnen Größe und 23 Mann. Capt. Bruton, das zweite von 35 Tonnen und 19 Mann. Den 19. Juli entdeckten ſie die S W Küſte von Grönland, welche ihrer mit Eis bedeckten Berge und des ſchauerlichen Getöſes vom Eiſe wegen, das Land Deſolation genannt wurde. Das viele Eis machte es unmöglich näher ans Land zu kommen, Davis ſetzte daher ſeinen Cours nach Norden fort, bis er in 64° 15′ der Breite auf eine Gruppe von Inſeln ſtieß, auf welchen er landete und eine Race von bartloſen Menſchen von mittlerer Statur und kleinen Augen fand, die ihm etwas Pelzwerk verhandelten. Von dieſen Inſeln nahm Davis ſeinen Cours N W, und entdeckte auf der gegenüberliegenden Küſte in 66° 40′ der Breite einen wie Gold glänzenden Berg, den er Berg Raleigh nannte. Das nördlichſte von ihm an dieſer Küſte geſehene Cap, nannte er Dyers Cape, ein anderes Cap Walſingham und die ſüdlichſte Spitze des ganzen Landes, welches den Namen Cumberland-Inſel erhielt, Cap Gods-mercy. Der von ihm genannte Exeter-Sound und Totneß-Road, liegen ebenfalls auf dieſer Inſel. Nachdem Davis das Cap Gods-mercy umſchifft hatte, fand er, daß die Küſte ſeiner Cumberland-Inſel eine ganz weſtliche Richtung nahm; er verfolgte ſie, und fand ſich in einer 60 Meilen weiten, vom Eiſe freien Straße, in welcher mehrere kleine Inſeln lagen. Er ſegelte dieſe Straße 180 Meilen hinauf, in der gewiſſen Hoffnung, die ſo gewünſchte Durchfahrt zu finden; allein das Wetter ward ſchlecht und der Wind blieb immerfort contrair, ſo daß Davis zurückzukehren beſchloß. Den 30. September kam er in England an.

Die von Davis entdeckte Straße erhielt von ihm den Namen Cumberland-Straße. Diejenige aber, die ſeinen Namen führt, da er ſie zuerſt befahren, wird gebildet durch die Weſtküſte von Grönland in Oſten, und in Weſten durch die Inſel Cumberland, und alle die Inſeln, welche an der Cumberland- und Forbisher-Straße liegen.

Ob Cumberland wirklich eine Inſel ſey, hat wohl Davis nicht unterſuchen können; es mag auch jetzt noch nicht beſtimmt ſeyn. Auf keinen Fall iſt aber Cap-Walſingham die Südſpitze dieſes Landes, wie es auf einigen Karten angedeutet iſt. Forſter, Seite 346, ſagt zwar auch, daß Davis das nördliche Cap Dyer, das ſüdliche, Walſingham genannt habe; er ſagt aber gleich darauf, daß das Cap Gods-mercy die ſüdlichſte Spitze ſey, wie es auch in der That iſt.

Im nächſtfolgenden Jahre (1586) ſegelte Davis wieder aus, um ſeine im vorigen Jahre angefangene Entdeckung zu vollenden. Er glaubte überzeugt zu ſeyn, daß die Cumberlands-Straße ihn endlich zu dem Ziele führen werde. Mehrere Gründe flößten ihm Muth und Hoffnung ein: 1) Er hatte am Eingange der Straße 90 Faden Tiefe gefunden, je weiter er aber in der Straße vorrückte, je größer ward die Tiefe, und zuletzt konnte nahe am Lande ſelbſt mit 330 Faden kein Grund erreicht werden. 2) Das Waſſer hatte überall in der Straße die nämliche Farbe wie das Waſſer des Oceans, da es doch ſeine Farbe hätte verändern müſſen, wenn es nicht zum Ocean führte und nur eine Bay wäre. 3) Hatte man Wallfiſche in der Straße geſehen, und da ſich früher keine gezeigt hatten, ſo vermuthete Davis, daß ſie aus einem weſtlichen Ocean gekommen ſeyn müßten. 4) Hatte Davis, als er eine Bay in der Straße unterſuchte, eine Fluth aus Süden gefunden, deren Richtung derjenigen ganz entgegen geſetzt war, mit welcher er in die Bay hinein kam. Er ſchloß hieraus, daß dieſe Fluth in einem andern mit der Cumberland-Straße in Verbindung ſtehenden Ocean ihren Urſprung haben müſſe.

Davis verließ England den 7. Mai mit 4 Schiffen. Den 15. Juni, in 60° der Breite und in 47° der weſtlichen Länge von London, theilte er ſeine Eſcadre. Zwei Schiffe ſchickte er in die Gegend zwi-

ſchen Grönland und Island, mit dem Befehle bis zum 80° der Breite vorzudringen. Mit den beiden übrigen verfolgte er die Weſtküſte von Grönland bis zum 66° der Breite; von da nahm er ſeinen Lauf nach der von ihm entdeckten Cumberland-Straße, in welcher er 240 Meilen weit ſegelte und eine Menge kleiner Inſeln fand. Auf einer von dieſen, welche den Namen Gord fortune erhielt, ankerte er in einer Bay in 66° 30′ der Breite. Hierauf nahm er ſeinen Cours ſüdlich bis zum 56° der Breite wo er einen Hafen fand. In demſelben blieb er einige Tage, ſegelte darauf weiter nach Süden, bis er in 54° der Breite, eine offene See entdeckte, die eine weſtliche Richtung zu nehmen ſchien. Hier hoffte Davis gewiß die gewünſchte Durchfahrt zu finden; allein der ganz contraire Wind erlaubte ihm nicht ſeine Unterſuchungen weiter fortzuſetzen; ein ſehr heftiger Sturm der 4 Tage dauerte, brachte die Schiffe in die größte Gefahr, und mehrere ſeiner Leute wurden von den Einwohnern der Küſte, an welcher er gelandet hatte, erſchlagen. Dieſe mannigfaltigen Unfälle, bewogen ihn nach England zurückzukehren, wo er den 4. October mit einer Ladung von 500 Seehundsfellen ankam. Da ich das Original von Davis Reiſe nicht beſitze, ſo iſt es mir auch nicht möglich zu beſtimmen, ob Davis längs der Küſte von Grönland bis zum 66° der Breite geſegelt iſt, und von da ſeinen Cours nach der Cumberland-Straße nahm, oder ob er überhaupt in dieſer Straße geweſen iſt. Nach Forſter hatte Davis an der Küſte von Grönland in Gilberts-Sund (jetzt das God-Hab der Dänen) geankert, und war von da den 11. Juli weiter nach Norden geſegelt, bis ihn das Murren ſeiner Equipage über die Kälte und über die Gefahr der Navigation im Eiſe, gezwungen habe umzukehren und OSO zu ſteuern; hierauf habe er in 66° 33′ N und 70° W Land geſehen. Ein OSO Cours konnte ihn aber nicht zur Cumberland-Straße führen.

Von den zwei Schiffen, welche Davis abgeſchickt hatte, um zwiſchen Grönland und Island Entdeckungen zu machen, ging das kleinere, der Nordſtern von 10 Tonnen, im Sturm verloren. Das andere hatte in Island gelandet, wo es zwei Engliſche Schiffe gefunden, die des Handels wegen dahin gekommen waren.

Nach Davis Rückkunft von ſeiner zweiten Reiſe, war er mehr als je von der Möglichkeit überzeugt, eine Durchfahrt zu finden. Er wurde daher im Jahre 1587 zum drittenmale ausgeſchickt, und wenn er freilich auch auf dieſer Reiſe ſeinen Endzweck nicht erreichte, ſo machte er doch manche wichtige Entdeckung und kam weiter nach Norden, als irgend einer ſeiner Vorgänger. Den 19. Mai ſegelte er mit 3 Schiffen von England. Nur er mit ſeinem Schiffe war zu Entdeckungen beſtimmt; die andern beiden ſollten ſich mit dem Fiſchfange beſchäftigen, wohin er ſie ſogleich nach ſeiner Ankunft an die Küſte von Grönland abſchickte. Zuerſt fuhr Davis, nachdem er durch die Straße ſeines Namens geſegelt war, längs der Weſtküſte von Grönland bis zum 73° der Breite. Die ganze von ihm zuerſt befahrne Küſte nannte er London-Küſte, und das Vorgebirge, das äußerſte Ziel ſeiner Fahrt nach Norden, Saunderſons-Hope. Des Eiſes wegen konnte er nicht weiter nach Norden vordringen, und nahm jetzt ſeinen Cours SW auf die Straße Cumberland. In dieſer ſegelte er 180 Meilen, ankerte zwiſchen den kleinen Inſeln am Ende der Cumberland-Straße, in einer Bay, welche ſo wie die ganze Gruppe der Inſeln, den Namen Cumberland erhielt; richtete alsdann ſeinen Lauf nach Süden zurück, entdeckte mehrere Inſeln, Bayen und Vorgebirge, als: Lumley-Inlet, Lord Darcy's-Inſel, Chidleys-Cape, Warwick-Forland u. ſ. w. und kehrte ſehr zufrieden nach England zurück, vollkommen überzeugt, daß die Durchfahrt nach den Chineſiſchen und Indiſchen Gewäſſern exiſtire, und das Auffinden derſelben weiter keine Schwierigkeit haben werde.

Bis jetzt waren es faſt nur Engländer geweſen, welche den kürzern Weg nach Indien im nördlichen Ocean ſuchten. Nun betraten auch die Holländer dieſe Bahn, und im Jahre 1593 vereinigte ſich auf Vorſchlag eines Kaufmannes in Middelburg, Moucheron, eine Geſellſchaft von Kaufleuten, welche drei Schiffe zu dieſem Endzwecke ausrüſteten. Zum Admiral ernannte man Kornelys-Kornelysſohn Nay. Der Capitain des andern Schiffes, war Brand Jsbrandt oder Brand Tetgales. Wilhelm Barentz van der Schelling, commandirte das dritte. Man war über die Route, auf welcher das große Problem am ſicherſten zu löſen ſey, ſehr verſchiedener Meinung. Der berühmte Holländiſche Coſmograph Plancius behauptete, ſie wäre nirgends zu finden als im Norden von Nova-Zemlia. Barentz, dem man ein Schellingſches Fiſcherboot zur Begleitung gegeben hatte, bekam daher den Auftrag, ſeine Unterſuchungen in der von Plancius anempfohlenen Gegend anzuſtellen, während die andern beiden Schiffe beſtimmt waren, zwiſchen Nova-Zemlia und der Küſte der Tatarey das Meer zu ſuchen, auf dem ſie China erreichen könnten. Uebrigens war man von dem glücklichen Erfolge ihrer Unternehmung feſt überzeugt, und ſelbſt nachdem ſie ſchon gänzlich mißlungen war, behauptete der Geſchichtſchreiber der Expedition Johann Hugo de Linſhoven, der die Reiſe auf dem Schiffe Enkhuyſen, unter dem Commando des Capitain Brand Jsbrandt mitgemacht hatte, die Möglichkeit einer nordöſtlichen Durchfahrt. Er beruft ſich auf das Zeugniß von Cornelius Nepos und Plinius, welche von Indiern ſprechen, die an die Küſte von Norwegen verſchlagen worden, und auf keine andere Weiſe dahin hätten gelangen können, als durch die Straße Waygatz.

Dieſe Reiſe ſowohl, als die darauf folgenden, in den Jahren 1595 und 1596, haben für Rußland ein beſonderes Intereſſe, nicht nur weil die Küſten eines Theils des nordöſtlichen Rußlands, ſondern auch die Inſeln in der Waygatz-Straße und die ganze Weſtküſte von Nova-Zemlia, während derſelben genau unterſucht und mit vielem Detail beſchrieben worden ſind. Da ich mir vorgenommen habe, einen Auszug aus den Journalen der Ruſſiſchen Seefahrer zu liefern, welche in den Jahren 1734 — 1740 dieſe Regionen ebenfalls unterſuchten, und deren Reiſen beſonders zur genauen Kenntniß der Waygatz-Straße, (bei den Ruſſen ſchon lange vor dem ſechszehnten Jahrhunderte unter dem Namen Matoſchkin Schar bekannt,) wichtig iſt, ſo werde ich alsdann auch aus dieſen Reiſen einen umſtändlichen Auszug machen, und ſo die Arbeiten der Ruſſen und Holländer verbinden, obgleich es ohne Hülfe einer guten Karte von der Navigation der Holländer ſchwer iſt, ihre Route zu verfolgen, und die von ihnen geſehenen Punkte genau zu beſtimmen. *) Hier ſey es daher genug, nur die Haupt-Reſultate der drei Holländiſchen Expeditionen anzuführen.

Zufolge einer frühern Uebereinkunft, daß Barentz die Paſſage nördlich, der Admiral hingegen nordöſtlich ſuchen ſollte, ſegelte letzterer mit ſeinen zwei Schiffen durch die Straße im Süden von der Inſel Waygatz. Dieſe Straße, welche von den Holländern den Namen der Naſſau-Straße erhielt, iſt die eigentliche Waygatz-Straße, und nicht die zwiſchen der Inſel Waygatz und Nova-Zemlia, wie man es nach einigen Karten glauben müßte. Auf den alten Ruſſiſchen Karten heißt die nördliche Straße die eiſerne Pforte. Bekanntlich iſt in der Baffins-Bay auch eine Straße Waygatz, gebildet durch die weſtliche Küſte von Grönland und die Inſel Diſco; nördlich von der Straße liegt eine Inſel, die ebenfalls den Namen Waygatz führt. Es wäre intereſſant zu wiſſen, welche von beiden In-

*) Die in dem dritten Bande der Voyages au Nord befindliche Karte, iſt nicht nur ſehr klein, ſondern auch mit der Beſchreibung nicht immer in genauer Uebereinſtimmung, dabei ohne Breiten- und Längen-Grade.

ſeln früher und von wem ſie entdeckt worden ſind: die Grönländiſche oder die Ruſſiſche Waygatz-Inſel, ſo wie die Bedeutung des Namens Waygatz zu erfahren. Forſter glaubt „der Name ſey Ruſſiſchen Urſprungs, und von dem Slavoniſchen Worte wajatelnoi, d. h. geſchnitzt, entſtanden, indem die Holländer unter Barentz im Jahre 1594, auf der Südſpitze der Inſel Waygatz 3 — 400 hölzerne Statüen gefunden hatten, und dieſe Spitze Wayatelnoi, ſo wie von den Holländern Afgoden hook genannt werde. Dieſe Meinung iſt ſehr unwahrſcheinlich, auch wenn die Aehnlichkeit größer wäre, als ſie iſt. Eben ſo unrichtig ſcheint mir die Meinung zu ſeyn, nach welcher das Wort Waygatz holländiſchen Urſprungs, und aus den Wörtern waaien wehen und gat Loch zuſammengeſetzt iſt, weil es hier ſehr ſtürmiſch ſeyn ſoll. Dieſe Erklärung iſt ſehr gezwungen, und widerlegt ſich ſchon dadurch, daß der Name Waygatz exiſtirte, ehe noch die Holländer in die Nähe des ſtürmiſchen Lochs kamen; denn ſchon Burrough ſpricht 37 Jahre früher, in 1556, von der Inſel Waygatz; es frägt ſich aber, wer der Grönländiſchen Inſel und Straße den nämlichen Namen gegeben hat? Davis, welcher im Jahre 1587 zuerſt die Weſtküſte von Grönland befuhr, erwähnt ihrer nicht. Der Reichs-Kanzler Graf Romanzoff äuſſerte mir über dieſen Gegenſtand eine Meinung, die viel Wahrſcheinlichkeit hat. Es iſt bekannt, daß im 9. 10. und im 11ten Jahrhundert, die alten Scandinavier ſeeräuberiſche Expeditionen nach allen Meeren Europas unternahmen; daß ſie im 9ten Jahrhundert Island, und im 10ten Grönland entdeckten. Er glaubt daher, daß dieſe Scandinavier oder Wariager, wie ſie der Graf Romanzoff nennt, beide Inſeln mögen entdeckt und ihrer gleichen Lage wegen, ihnen den nämlichen Namen gegeben haben. Was nun die Etymologie des Worts Waygatz betrifft, ſo halte ich die meines Freundes, des Herrn von Krug, Mitglieds der Kaiſerlichen Akademie der Wiſſenſchaften, von allen für die wahrſcheinlichſte. „Im Angel-Sächſiſchen heißt gat, gate, Thor, Pforte, und wa, waa, (gothiſch way) heißt „Trauer, Wehklage. Da nun von den alten Arabern die Meerenge ihres Buſens Bab el man„deb, d. i. wörtlich: Pforte des Klagorts, genannt ward, weil man die, welche ſich hindurch wagten, „verloren gab und, gleich Todten, betrauerte: ſo könnte es wohl im Norden ein ähnliches Thor der „Wehklagen gegeben haben. Ingrien war den Normannen ſehr früh bekannt, folglich auch der „Haupt-Strom dieſes Landes, der Ob, obwohl ſie ſeine Mündung nicht kennen mochten. Waren viel„leicht mehrere ihrer Schiffe, die von Weſten herkamen, um ſie im Norden zu ſuchen, verunglückt, „und hielten ſie nun alle, welche jene Meerenge bei Novaja-Semlä paſſirten, für verloren? *) Für „wie wichtig man das Problem über den Ausfluß des Ob, auch noch in ſpätern Zeiten hielt, erhellt „aus einer noch unbekannten Nachricht, die ich in einem handſchriftlichen Chronographen, aus der Bi„bliothek des Kanzlers, gefunden habe. Der Zaar Iwan Waſiliewitſch ſchickte im Jahr 1567 „zwei Koſaken Atamanen, Iwan Petrow und Burnaſch Jalytſchew aus, um die jenſeits Si„birien gelegenen Länder zu erkunden. Sie kamen bis nach Peking, und ſtatteten nach ihrer Zurück„kunft einen ausführlichen Bericht ab, aus welchem unter andern erhellt, daß ein Hauptpunkt ihrer „Inſtruction war, ſich möglichſt genau nach dem Ausfluſſe des Ob zu erkundigen. Nirgends hatten ſie „darüber Auskunft erhalten können; ſie legten ihre Frage nun auch den Hofgelehrten im Mittelreiche „(Kitai) vor. Dieſe antworteten ihnen nach langem Berathſchlagen: ſie wüßten ſonſt wohl alles, aber „das wüßten ſie doch nicht.

*) „Die Normannen konnten entweder von der Petſhova aus auf Flußwegen, oder wenn ſie Waygatz paſſirt hat„ten, etwa unter dem 68 oder höchſtens 70°, ebenfalls auf Flüſſen nach Ingrien gekommen ſeyn, ohne ſo hoch im „Norden Jalmat zu umſchiffen.“

„Die Nachricht von der Geſandſchaft unter Iwan Waſiliewitſch, iſt deßhalb merkwürdig, „weil man ganz allgemein glaubt, die Ruſſen ſeyen zuerſt 1619 nach Sina gekommen. Die Koſaken „wollten den Kaiſer ſelbſt ſehen; man ſagte ihnen aber, das ſey durchaus unmöglich, weil ſie keine „Geſchenke dem Kaiſer gebracht hätten. Nur weil der Zaar Iwan Waſiliewitſch, um dieſe Zeit „in Kriege mit den Krimſchen Tataren, Polen und Schweden verwickelt war, ſcheint jene Nachricht „nicht beachtet worden zu ſeyn. Im Reichs-Archiv findet ſich nichts davon, auch ſonſt nirgends.“

Jenſeits der Naſſau-Straße nahm der Admiral einen nordöſtlichern Cours, und in dieſer Richtung ſtieß er, 152 Meilen von der Straße, auf das gegenüberliegende Land, welches eine N O und S W Richtung hatte. Sie fanden hier kein Eis, hofften daher auch keins mehr in N und N O zu finden. Da die Richtung der Küſte, welche eine Zeitlang N O geweſen war, jetzt plötzlich eine andere Wendung, wie ſie vermutheten, nach China nahm, und folglich S O ſeyn mußte, ſo wurden ſie von der Möglichkeit dieſer Route völlig überzeugt; ſie hofften die wichtige Entdeckung noch in dieſem Jahre zu vollenden; jedoch die ſpäte Jahrszeit und anhaltende widrige Winde zwangen ſie, die weitere Entdeckung bis auf das künftige Jahr zu verſchieben, und ſie kehrten daher um.

Barentz war längs der Weſtküſte von Nova-Zemlia, bis zum 78° der Breite geſegelt. Das Eis-Cap und die Oranien-Inſeln am nördlichſten Ende von Nova-Zemlia, waren das Ziel ſeiner Fahrt. Er ging weiter ſüdwärts, traf bei der Waygatz-Straße ſeinen Admiral, und kehrte mit ihm nach Holland zurück. Den 26. September kamen ſie glücklich in Enkhuyſen an.

Im Jahre 1595 wurde der nämliche Admiral Kornelys Kornelysſohn Nay mit 7 Schiffen abgeſchickt, um durch die entdeckte Waygatz-Straße nach China zu ſegeln. Man hatte ſich, während der erſten Reiſe von der Möglichkeit, dieſe Paſſage zu finden, ſo gewiß überzeugt, daß man keinen Zweifel hegte, den erwünſchten Zweck dießmal zu erreichen. Zum Vice-Admiral war Brand Tetgales, zum Piloten Wilhelm Barentz und zu General-Comiſſarien, wurden Huygens de Linſchooten, der Geſchichtſchreiber dieſer Reiſe, und Franz de la Dale ernannt. Die Reiſe fiel wider Erwarten unglücklich aus. Man traf in und außerhalb der Straße Waygatz ſo viel Eis, daß ungeachtet aller Anſtrengungen, die Schiffe nicht einmal ſo weit vordringen konnten, als während der erſten Reiſe. Ohne das gegenüberliegende Land in Oſten, welches im Jahre 1539 Neu-Weſt-Friesland von ihnen benannt worden war, erblicken zu können, ſahen ſie ſich gezwungen zurückzukehren; den 26. October kamen ſie unverrichteter Sache in Holland an. Ungeachtet dieſer unglücklichen Reiſe wurde im folgenden Jahre nochmals ein Verſuch gemacht. Man rüſtete zwei Schiffe, unter dem Befehl des Jakob von Hemskerk aus. Wilhelm Barentz war Pilot und Jan Kornelys Ryp, Capitain des zweiten Schiffs. Den 18. Mai ſegelten ſie aus dem Vlie. Den 9. Juli entdeckten ſie in 74½° der Breite eine Inſel, welche den Namen Bären-Inſel erhielt, die nämliche welche die Engländer im Jahre 1609 Cherry-Inſel nannten. Sie ſetzten ihren Lauf nach Norden fort, bis ſie ein Land erblickten, das aus beeiſten Felſenſpitzen beſteht, und aus dieſer Urſache den bis jetzt beibehaltenen Namen Spitzbergen erhielt. Längs der Oſtküſte dieſes Landes ſegelte man bis zum 79°, wo ſich die beiden Schiffe trennten. Ryp wollte noch weiter nach Norden, trotz des Eiſes welches die weitere Fahrt dahin ſehr erſchwerte, bis zum 80° vordringen. Barentz hingegen ging ſüdlich nach Nova-Zemlia zu, welches er den 17. Juli in 73¾° der Breite erblickte. Längs dieſer Küſte ſegelte er ſo lange nach Norden, bis er das äußerſte Cap von Nova-Zemblia umſchiffte. Alsdann der Richtung der Küſte in einer geringen Entfernung folgend, wandte er ſich nach Süden, bis er vom Eiſe ganz eingeſchloſſen, ohne Hoffnung ſich

davon loszumachen, da ſchon im halben September das offene Waſſer zwei Finger dick fror, ſich genöthigt ſah, alle Lebensmittel ans Land zu bringen, und den Winter da zu bleiben. Den 14. Juni des folgenden Jahrs, verließ die übrig gebliebene Mannſchaft in den zwei geretteten Schiffsböten ihren Winter-Aufenthalt, wo ſie mit tauſend Leiden kämpfend, dem unglücklichen Schickſale Willoughby's mit Mühe entgangen war. Der muthvolle Barentz ſtarb bald nach ihrer Abreiſe an gänzlicher Erſchöpfung. Die Böte nahmen den nämlichen Weg, um die Nordſpitze von Nova-Zemlia, den ſie gekommen waren; ſie fuhren längs der ganzen Weſtküſte dieſes unwirthbaren Landes, und kamen glücklich in Kilduyn an, von wo ſie, nur 12 an der Zahl, der ganze Reſt ihrer Mannſchaft, den 1. November in Amſterdam eintrafen.

Dieß war der wichtigſte Verſuch von Seiten der Holländer, zur Entdeckung einer nördlichen Durchfahrt nach China. Es wurden zwar auch von ihnen im folgenden Jahrhunderte Expeditionen zu dieſem Entzwecke unternommen, wie dieß in der Geſchichte der Entdeckungen des 17. Jahrhunderts gezeigt werden wird; doch geſchahen ſie nicht mit dem Eifer und der Anſtrengung, als die ſo eben erzählten; die Reſultate fielen, wie bei jenen, gänzlich fruchtlos aus.

Ehe ich die Geſchichte der Reiſen nach dem Nordpol, im Laufe des 16. Jahrhunderts ſchließe, muß ich noch einiger Verſuche erwähnen, die einen ähnlichen Zweck hatten, und auch in dieſen Zeitraum fallen; doch haben dieſe Nachrichten nicht alle gleiche Authenticität mit dem was wir von den angeführten Engliſchen und Holländiſchen Expeditionen wiſſen.

Die Expedition des Francisco de Gualle (richtiger Gali) im Jahre 1582 hatte, wie Forſter behauptet, den Zweck zu unterſuchen, ob wirklich im Oſten und Norden von Japan, eine Durchfahrt vorhanden ſey, durch welche die Südſee mit dem nördlich von Aſien gelegenen Meeren zuſammenhänge. Nach Burney war dieſe Unterſuchung nicht der Hauptzweck von Gali's Reiſe; auch läßt's ſich aus ſeiner Route, direckt nach den Philippinen, nicht folgern. Gali ſegelte von Akapulko den 10. März: bis zum 16° der Breite ſteuerte er W S W, dann bis zu den Ladron-Inſeln W und W S. Von dieſen letztern Inſeln nahm er ſeinen Cours nach den Philippinen und von da nach Makao. Den 24. Juli trat er ſeine Rückreiſe von Makao nach Neuſpanien an. Er ſegelte in keiner großen Entfernung bei den Liqueo-Inſeln vorüber nach N O und Oſt. Aus der hohlen See und aus den Strömungen von N und N N W her, welche er 300 Seemeilen in O N O von Japan fand, und welche ſich erſt 200 Meilen von der Küſte von Neuſpanien verloren, ſchloß er, daß in N und in N W eine Straße zwiſchen dem feſten Lande von Neuſpanien und den Ländern von Aſien und der Tatarey ſeyn müſſe. Gali ahnete alſo die Exiſtenz der Berings-Straße.

Die Expedition welche der Vice-König von Mexico, Graf Monterry, unter dem Befehle des Sebaſtian des Viscaino, in den Jahren 1596, 1602 und 1603 nach Norden abſchickte, hatte wohl nicht die Abſicht eine Durchfahrt nach dem Nordmeere zu ſuchen, ſondern nur die Entdeckung von Cabrillo zu vollenden, und die Küſten im Norden von Californien genau zu unterſuchen.

Es bleibt mir noch übrig, der Reiſe des Spaniers Maldonado zu erwähnen, von dem man behauptete, daß er im Jahre 1588 auf einer Reiſe von Liſſabon nach Labrador, eine Straße gefunden hätte, vermittelſt welcher es möglich ſey, in 3 Monaten von Spanien nach China zu ſegeln. Dieſe Reiſe des Maldonado hat man immer für eine Fabel gehalten, indeß iſt vor Kurzem die Authenticität derſelben von neuem vertheidigt worden. Man hat das Manuſ. von Maldonado gefunden, und

der gelehrte Herausgeber deſſelben: Amoretti, ſcheint von der Wirklichkeit dieſer Reiſe vollkommen überzeugt zu ſeyn. Ich werde an einem andern Orte meine Anſichten über dieſe Reiſe anführen. *)

Daß Urbanetta im Jahre 1556 auch dieſe Durchfahrt gefunden haben ſoll, beruht blos auf mündliche Ueberlieferungen, und verdient daher keinen Glauben. Unter dieſe Categorie gehört auch die Reiſe des Griechen Apoſtolos Valerianus, bekannter unter dem Namen Juan de Fuca, welcher vorgegeben hatte, im Jahre 1592 vom Vice-Könige von Mexico zur Auffindung der Straße Anian, mit drei Schiffen abgeſandt worden zu ſeyn. Zwiſchen dem 47 und 48° der Breite habe er eine Einfahrt entdeckt, in die er immer tiefer eingedrungen ſey, bis er ſich endlich in der Nordſee befunden habe. Hierauf wäre er wieder umgekehrt und glücklich in Akapulko angekommen. Daß ſich ungefähr in der von Fuca angedeuteten Parallele eine Einfahrt befindet, iſt gegründet, obgleich auch hier eigentlich ein Unterſchied von 40′ in der Breite iſt; daß die Einfahrt aber nach dem Atlantiſchen Oceane führen ſoll, beruht nur auf der fabelhaften Ausſage des Fuca, und iſt durch Capitain Vancouver hinlänglich widerlegt, da deſſen Unterſuchungen beweiſen, daß die ſogenannte Einfahrt des Juan de Fuca nur Meilen weit ſchiffbar iſt.

Eben ſo wenig Glauben verdient der Bericht eines Engländers, Thomas Cowley, der im Jahre 1579 behauptete, daß 12 oder 14 Jahre früher, ein Portugieſe, Namens Martin Chak, in 59° der Breite eine Durchfahrt von Neufundland nach Indien gefunden habe.

Reiſen nach dem Nordpol,

im ſiebenzehnten Jahrhundert.

Während des 17ten Jahrhunderts, verfolgte man das Suchen einer nördlichen Durchfahrt mit nicht minderm Eifer als im vorigen. Die berühmten Reiſen von Hudſon, Bylot und Baffin, Fox, Button und andern fallen in dieſen Zeitraum. Auch in dem 17ten Jahrhundert, waren es hauptſächlich und faſt ausſchließlich Engländer welche dieſe Verſuche machten; folglich hat man nur ihnen allein die wichtigen Entdeckungen im Norden zu verdanken. Ich werde fortfahren, meinem Plan zufolge in chronologiſcher Ordnung, von dieſen Reiſen nur die wichtigſten Data anzuführen. Die erſte Reiſe im 17ten Jahrhundert, zur Auffindung einer nördlichen Durchfahrt, war die des Capt. Weymouth nach NW. Ueber das Jahr in welchem dieſe Reiſe unternommen ward, waltet bei Forſter ein kleiner Irrthum ob, den ich, wiewohl er ſehr unbedeutend iſt, nicht umhin kann zu berichtigen. Im Jahr 1591, ſagt Forſter, ſchickten die Engländer 4 große Schiffe nach Oſtindien. Lancaſter, der nach dem Untergange des Capt. Raymond das Commando dieſer Flotte übernahm, berichtete nach ſeiner Rückkunft im Jahre 1593, daß zufolge Nachrichten, welche er während ſeines Aufenthalts in Indien bekommen habe, die Durchfahrt nach Oſtindien im Nordweſten von Amerika, und zwar in 62° 30′ der Breite zu

*) Ich habe im 43 Bande der allgemeinen geographiſchen Ephemeriden, einen Aufſatz abdrucken laſſen, in welchem es mir nicht ſchwer geworden iſt, zu beweiſen, daß Amoretti ſich ſehr täuſcht, das gefundene Manuſ. von Maldonado für authentiſch gehalten zu haben. Burney glaubt, die Schrift ſey das Machwerk eines Deutſchen, weil die Entfernungen nicht in Spaniſchen, ſondern in Deutſchen Meilen angegeben ſind.

finden ſey. Auf den Bericht Lancaſters habe die Ruſſiſche und Türkiſche Handlungs-Geſellſchaft zwei Schiffe ausgerüſtet, um dieſe Durchfahrt ſuchen zu laſſen. Capt. George Weymouth habe das Commando dieſer Expedition erhalten, und den 2. Mai ſey er von England abgeſegelt. (Forſter, S. 360 — 363) Forſter ſagt zwar nicht in welchem Jahre; nach dem vorhergegangenen muß man jedoch das Jahr 1594 oder 1595 für den Zeitpunkt von Weymouths Abreiſe annehmen, d. h. bald nach der Rückkunft Lancaſters. In der Einleitung zu Ellis Geſchichte der Reiſe der Schiffe Dobbs und California nach der Hudſons-Bay, in den Jahren 1746 und 1747 wird die Abreiſe des Capt. Lancaſter in das Jahr 1600 und die des Capt. Weymouth, in das Jahr 1602 geſetzt; aber auch dieſes Datum iſt nicht richtig; die Reiſe des Capt. Weymouth geſchah gewiß nicht vor dem Jahr 1604. Forſters Irrthum iſt daher entſtanden, daß er die Reiſe des Capt. Raymund und die des Lancaſter für eine und die nämliche hält, dieß iſt jedoch nicht der Fall. Capt. Raymund ſegelte im Jahre 1591 mit drei Schiffen, Penelope, Merchant-Royal und Edward Bonaventure nach Indien: aber dieſe Schiffe gehörten dem Raymund ſelbſt zu, auch ging er nicht des Handels wegen nach Indien, ſondern um daſelbſt gegen die Portugieſen zu kreutzen. Die Engliſche Oſtindiſche Compagnie, wurde erſt im Jahre 1600 geſtiftet und die Charte den 31. December dieſes Jahres von der Königin Eliſabeth unterſchrieben. Die neue Compagnie rüſtete ſogleich vier große Schiffe aus, und mit dieſer Eſcadre, welche noch durch ein kleines Transport-Schiff vergrößert ward, ſegelte der Capt. Lancaſter den 13. Febr. 1601 ab; im Jahre 1603 kehrte die Flotte zurück, und erſt nach Lancaſters Rückkunft wurde die Reiſe des Capt. Weymouth beſchloſſen; im Jahre 1604 muß er ſie alſo angetreten haben. Weymouth ſegelte den 2. Mai aus England mit zwei Schiffen, dem Diſcovery von 70 und dem Godſpeed von 60 Tonnen ab. Der Capitain des kleinen Schiffs hieß John Drew. Den 18. Juni erblickte Weymouth die Küſte von Grönland, und den 28 in der Breite von 62° 30′ das von Davis entdeckte Warwick-Forland, welches ihm eine Inſel zu ſeyn ſchien. Er ſetzte ſeinen Lauf nach N W fort, und glaubte ſich während ſeiner Navigation aus mehrern Gründen zu überzeugen, daß eine Durchfahrt in N W ſeyn müſſe. Den 19. Juli befand er ſich in 63° 53′ *); da revoltirten ſeine Leute und zwangen ihn umzukehren; ſie erklärten, wenn er eine Durchfahrt in 57° der Breite ſuchen wollte, ſie gern jede Gefahr mit ihm theilen würden, aber nicht im hohen Norden. Den 26. Juli in 61° 40′ der Breite, befand er ſich am Eingange einer großen Bay oder Meerenge; er behauptete, die Weite dieſer Meerenge ſey 120 Meilen und er ſey 300 Meilen in einer W S Richtung hinauf geſegelt, ohne viel Eis anzutreffen. Dieſe Nachricht iſt wohl unrichtig, denn in der Gegend, wo Weymouth eine Nordweſtliche Durchfahrt ſuchte, findet ſich nirgends eine Straße von 120 Meilen Weite, es ſey denn, daß man Weymouth für den Entdecker der Hudſons-Straße erklären wollte; aber auch die Hudſons-Straße iſt nicht 120 Meilen breit und ihre Richtung nicht W S ſondern W N W. Dem ſey wie ihm wolle, Weymouth hatte die größte Hoffnung, hier die Durchfahrt zu finden, er mußte aber wegen der ſpätern Jahrszeit und der vielen Kranken am Bord beider Schiffe

*) Bei Forſter ſind 68° 55′, in Klammern aber 63° 55′! Ich weiß nicht auf welche Authorität ſich dieſe zwei Angaben gründen; letztere ſcheint mir viel wahrſcheinlicher, weil Weymouth ſich den 26. Juli in der Breite von 61° 40′ befand, und er in einer unbekannten See unmöglich 7 Grade in 7 Tagen zurücklegen konnte.

ſeine weitern Unterſuchungen aufgeben und nach England zurückkehren; den 5. September kam er glücklich in Darthmouth an. *)

Die von den Dänen in drei auf einander folgenden Jahren 1605, 1606 und 1607 unternommenen Fahrten, zur Entdeckung einer nördlichen Durchfahrt, lieferten nicht nur kein einziges Reſultat in Betreff des Hauptzweckes dieſer Reiſen, ſondern auch nicht die geringſte Bereicherung der Geographie; obgleich der Chef dieſer Expeditionen: James Hall, ein Engländer war. Auf keiner dieſer Reiſen kamen die Dänen weiter als Grönland, und auch dieſe Küſte befuhren ſie nur bis zum 65° der Breite. Dem Capt. Hall traf zuletzt das unglückliche Schickſal, von einem Eingebornen erſchlagen zu werden. Ein ähnliches Schickſal hatte ein Jahr früher (1606) ein Capitain Knight gehabt, der von England aus eine Entdeckungs-Reiſe nach dem Norden, in einem kleinen Fahrzeuge von 40 Tonnen machte. Sein Schiff war bei einem Sturme, während welchem es zwiſchen große Eismaſſen gerieth, ſo beſchädigt worden, daß er ſich genöthigt ſah in eine Bay einzulaufen, wo er von den Eingebornen erſchlagen ward. Mit Mühe rettete ſich das Schiff nach Neufundland, wo es ausgebeſſert ward, und von dort im September in England glücklich ankam.

Jetzt kommen wir auf die Reiſen des berühmten aber unglücklichen Hudſon, deſſen Andenken durch die wichtigen Entdeckungen, die ſeinen Namen führen, bis auf die ſpäteſte Nachwelt erhalten werden wird. Die Reiſen des Capt. Hudſon ſind beſonders aus der Urſache wichtig, weil er die verſchiedenen Wege, eine nördliche Durchfahrt zu finden, nämlich N, N O und N W alle drei verſuchte. Hudſon hatte den Ruf eines ſehr geſchickten Seemannes, begabt mit allen Eigenſchaften, ein ſo ſchweres Unternehmen gut auszuführen. Er war kühn, beharrlich, entſchloſſen, und es iſt wirklich viel, daß nach den vergeblichen Reiſen dieſes großen Seemannes, ſich dennoch immer Leute fanden, welche die Hoffnung hegten, daß das von Hudſon in Norden und N N O nicht erreichte Ziel ihnen zu erlangen vorbehalten ſeyn könne. Gewiß wird nie ein Seefahrer eine Reiſe nach dem Südpole unternehmen, in der Hoffnung, daſelbſt eine wichtige Entdeckung zu machen, nachdem ein Cook dieſe Regionen erforſcht hat. Mit vielem Rechte aber könnte Hudſon der Cook des 17. Jahrhunderts genannt werden. Wie jener große Seefahrer kam auch er auf ſeiner dritten Reiſe ums Leben.

Hudſon unternahm ſeine erſte Reiſe im Jahre 1607, auf einem kleinen Schiffe Hopewell (Hoffe nur) das mit 10 Matroſen und einem Schiffsjungen bemannt war. Der Zweck dieſer Reiſe ſcheint geweſen zu ſeyn, die Durchfahrt im Norden zu ſuchen, denn er ſegelte längs der Oſtküſte von Grönland gerade nach Norden. Den 13. Juni ſah er zuerſt dieſe Küſte; den 21. war er bis zum 73° gekommen, wo er ein Vorgebirge, Hold with hope (Halt an mit Hoffen) nannte. Den 27. befand ſich Hudſon in 78° der Breite an der Küſte von Spitzbergen, nicht weit von Vogelhook, welches die Nordſpitze der Inſel Vorland, oder Prince Charles-Inſel iſt. **) Den 14. Juli ſchickte Hudſon in 80° 23′ ſeinen Steuermann und Bootsmann ans Land. Man fand daſelbſt Spuren von wilden Thieren, ſah Waſſervögel und an zwei Stellen ſüßes Waſſer. Die Höhe der Sonne wurde hier

*) Forſter und Ellis ſetzten den Tag ſeiner Rückkunft auf den 5. Auguſt; dieß iſt ohne Zweifel ein Schreibfehler, indem er ſich den 26. Juli am Eingange ſeiner entdeckten Meerenge befand, und aus derſelben nach Forſter, erſt den 5. des folgenden Monats herausſegelte.

**) Während Hudſons Navigation längs der Küſte von Spitzbergen, macht er die Bemerkung, daß ſo oft die See eine grüne Farbe hatte, ſie frei vom Eiſe war, daß dieß aber nicht der Fall geweſen, wenn die See eine bläuliche Farbe gehabt habe.

um Mitternacht 10° 40′ gefunden. Hudſon ſegelte nun weiter nach Norden, bis zum 82° der Breite, (Forſter, S. 372) wo ihn das Eis umzukehren zwang. Ehe er dieſe Regionen verließ, machte er noch einen Verſuch nordweſtlich zu ſegeln, in der Hoffnung, Grönland ganz zu umſchiffen und durch die Davis-Straße zurückzukommen; allein er fand an der Küſte von Grönland ſo viel Eis, daß er ſeinen Plan aufgeben und nach England zurückſegeln mußte, wo er den 15. September ankam.

Es iſt zu bedauern, daß von dieſer merkwürdigen Reiſe kein umſtändlicher Bericht, ſondern nur Bruchſtücke bis zu uns gekommen ſind. Man ſieht aus dem Verfolge der Reiſe, mit welcher Beharrlichkeit und mit welchem Muthe Hudſon ſeinem Ziele nachging. Jedoch zweifle ich, daß er bis zum 82° der Breite gekommen ſeyn möge. Nachdem was ich von authentiſchen Nordpol-Reiſen kenne, ſcheint es unmöglich, den 82° zu erreichen. Daß in den auf uns gekommenen Fragmenten von Hudſons Reiſe manche Data nicht ſehr richtig angegeben worden ſind, beweiſt die Breite von 80° 23′ in welcher er ſein Boot an die Küſte von Spitzbergen geſchickt hatte; denn aus den Beobachtungen des Lord Mulgrave wiſſen wir, daß die nördlichſte Spitze dieſes Landes Cloven cliff, in 79° 53′ liegt; doch geſtehe ich gern zu, daß wenn es je möglich geweſen iſt, zwiſchen Spitzbergen und Grönland den 82° der Breite zu erreichen, dieß nur dem muthvollen und unternehmenden Hudſon hat möglich werden können. Mein Zweifel, daß Hudſon bis zum 82° der Breite gelangt ſey, wird einigermaßen auch durch Entick beſtätigt, der in ſeiner Naval history dieß nicht beſtimmt ſagt. Nach ihm ſah Hudſon den 15. Juli in 80° 23′ Land bis zum 81° hinauf. Den 16. erreichte er das äußerſte Ende von Spitzbergen, ſah aber noch Land bis zum 82° der Breite, welches ihm mit dem früher geſehenen zuſammen zu hängen ſchien. Es iſt dieſe Stelle vielleicht auch ſo zu verſtehen, daß Hudſon glaubte: dieſes Land im Norden, hinge mit dem von ihm früher wirklich geſehenen zuſammen; wenigſtens war es damals angenommen, daß Spitzbergen einen Theil von Grönland ausmache. Wir wiſſen indeß, daß dieß nicht der Fall iſt und auch wohl von Hudſon in ſeinem Journale nicht mag geſagt worden ſeyn, denn Hudſon war ein zu guter Seemann um nicht auch ſehr wahrhaft zu ſeyn. Die Verfechter einer nördlichen Durchfahrt haben, um ſo eine berühmte Authorität, wie die des Hudſon auf ihrer Seite zu haben, wahrſcheinlich obige Stelle ſo conſtruirt, als ob er wirklich einen ſo hohen Grad der Breite erreicht habe. Auch die Stellen die Phipps in ſeiner Einleitung aus Hudſons Reiſe citirt, deuten nicht darauf hin, obgleich ſie einige Widerſprüche zu enthalten ſcheinen, die jedoch mir beweiſen, daß die erhaltenen Fragmente von Hudſons Reiſe höchſt unvollſtändig ſeyn müſſen, Hudſon ſey des Eiſes wegen nur bis 80° 23′ gekommen, in dieſer Breite habe er Land geſehen, welches ſich bis zum 82° erſtreckte und er könne verſichern: zwiſchen 78° 30′ und 82° ſey keine Durchfahrt möglich. Auf dieſer Reiſe erhielten mehrere Punkte an der Küſte von Spitzbergen Benennungen, wie das Cap Hacklupt, whale Bay, Hudſons, Touches u. ſ. w. Erſteres Cap liegt nach den Beobachtungen des Capt. Phipps in 79° 47′ N und 9° 11′30″ Oſt, und wird von den Holländern Amſterdam-Inſel genannt.

Forſter ſchreibt dem Hudſon die Ehre der Entdeckung von Spitzbergen zu; da nun Forſter ſehr wohl wußte, daß Spitzbergen 11 Jahren früher von den Holländern unter Hemskerk und Barentz war geſehen worden, ſo iſt er wahrſcheinlich der Meinung, daß zu einer Entdeckung das Sehen eines Landes nicht hinreichend ſey, ſondern daß die Ehre dem gehöre, welcher daſelbſt landet. Nach der von Mentelle und Malte Brun herausgegebenen Geographie, ſoll Spitzbergen im Jahre 1553 von dem Engländer Houghby ſeyn entdeckt worden. Sollten die Herausgeber nicht Willoughby gemeint haben, deſſen Reiſe in dieſes Jahr fällt? Bei den Streitigkeiten im Anfange des

17. Jahrhunderts, zwiſchen den Engländern und Holländern über das Recht des Wallfiſchfanges an den Küſten von Spitzbergen, gründeten die Engländer ihr Recht auf die frühere Entdeckung deſſelben durch ihren Landsmann Willoughby. Es iſt freilich nicht unmöglich, daß das von Willoughby, während ſeiner Reiſe geſehene Land Spitzbergen geweſen ſeyn mag, doch läßt ſich keinesweges die Entdeckung dieſes Landes ihm zuſchreiben.

Von dem Journale der zweiten Reiſe des Capt. Hudſon nach dem Nordpole, ſind die Nachrichten faſt noch unvollſtändiger als von der erſten. Gewiß iſt dieß ſehr zu bedauern, da die Bemerkungen eines ſo erfahrnen Seemannes über ſo äußerſt ſelten befahrne Gegenden, nicht anders als wichtig ſeyn mußten. Hudſon unternahm dieſe Reiſe, um die vergeblich zwiſchen Spitzbergen und Grönland geſuchte Durchfahrt jetzt in NO, d. i. zwiſchen Spitzbergen und Nova-Zemlia zu ſuchen. Er ſegelte von England den 22. April 1608. Seine Equipage beſtand aus 15 Mann. Zuerſt nahm er ſeinen Cours zwiſchen Spitzbergen und Nova-Zemlia gerade nach Norden, in der Erwartung hier durchzubringen; er fand aber ſo viel Eis, daß er ſeinen Plan aufgeben mußte.*) Hudſon näherte ſich nun der Küſte von Nova-Zemlia, die er ziemlich erträglich fand. Wahrſcheinlich war ſein Cours von Norden nach Süden. Er ankerte in einer Bay, und ließ einen Fluß, der ſich in die Bay ergoß und 2 bis 3 Meilen breit war, unterſuchen. Ihm ſchien dieſer Fluß eine Meerenge zu ſeyn, weil das Waſſer mit dem Meerwaſſer die nämliche Farbe, auch einen gleichen Geſchmack hatte. Hudſon ſchmeichelte ſich mit der Hoffnung, daß dieſe Meerenge Nova-Zemlia in zwei Theile theile, und er folglich einen bequemern Weg nach Oſten in das Karskiſche Meer finden würde, als durch die Straße Waygatz.**) Da ihm auch dieß nicht gelang, ſo beſchloß er, von der Unmöglichkeit überzeugt, die Durchfahrt in Norden und in NO zu finden, ſie nun in NW zu ſuchen. Er wollte ſeine Unterſuchungen bei Lumley's Inlet anfangen und nahm ſeinen Cours dahin. Die Jahrszeit war unterdeß zu weit vorgerückt, und er zweifelte, daß es ihm in dieſem Jahre gelingen könnte, ſeinen Zweck zu erreichen; er verſchob daher ſeine Unterſuchungen im NW aufs folgende Jahr, und kehrte nach England zurück, wo er den 26. Auguſt ankam.

Im folgenden Jahre 1609 unternahm Hudſon zwar wieder eine Reiſe nach dem Norden; es ſcheint aber nicht mit Gewißheit ausgemacht zu ſeyn, ob dieſe Reiſe eine Entdeckungs-Reiſe oder eine Handlungs-Speculation geweſen ſey. Forſter behauptete das Letztere, und zwar ſey ſie auf Koſten Holländiſcher Kaufleute unternommen; Ellis hingegen: ſie ſey auf Rechnung der nämlichen Kaufleute gemacht worden, welche die Koſten der zwei erſten Reiſen getragen hätten; auf dieſer Reiſe habe Hudſon abermals die Küſte von Nova-Zemlia unterſucht (ein Umſtand den Forſter gar nicht erwähnt) dann ſey er nach Neufundland geſegelt und habe von dort eine Handels-Reiſe nach Virginien gemacht, um ſeinen Rhedern, die bis jetzt anſehnliche Summen auf ſeine Unternehmungen verwandt hatten, ohne die geringſte Schadloshaltung zu haben, doch einigen Gewinn zu bringen. Auf keinen Fall verdient dieſe Reiſe mit den zwei frühern, am wenigſten mit der letzten Reiſe im folgenden Jahre verglichen zu werden, welche ſeinen Ruhm gründete, und während welcher er ein Opfer ſeiner Unerſchrockenheit und

*) Da ſich Hudſons Journal nicht erhalten hat, ſo wiſſen wir auch nicht, zu welchem Grade der Breite er gekommen ſeyn mag.

**) Adelungs Geſchichte der Schifffahrten, und Verſuche welche zur Entdeckung des nordöſtlichen Weges nach Japan und China unternommen wurden. Seite 64.

Beharrlichkeit fiel. Die einzige Frucht ſeiner Reiſe im Jahre 1609 in Geographiſcher Hinſicht war der Fluß, welcher jetzt ſeinen Namen führt, und ſich bei Neu-York ins Atlantiſche Meer ergießt.

Ehe ich Hudſons dritte Reiſe erzähle, muß ich früher zweier Unternehmungen erwähnen, welche um dieſe nämliche Zeit nach dem Nordpol auf Koſten eines Sir Th. Smith und einiger Mitglieder der Ruſſiſchen Compagnie unternommen wurden. Die erſte Reiſe geſchah im Jahre 1609 auf dem Schiffe die Freundſchaft von 70 Tonnen Größe, commandirt von Capitain James Poole; die Equipage beſtand aus 15 Matroſen, wie es ſcheint befand ſich Smith auch am Bord des Schiffs. Poole ſegelte den 1ten März von Blackwell ab, den 16ten May ſah er die Südſpitze von Spitzbergen, er ſegelte dann längs der Weſtküſte von Spitzbergen, und machte daſelbſt viele ſehr gute nautiſche Bemerkungen. In der Nähe von Fair-Forland, von den Holländern Vogelhook genannt, ſchickte er ein Boot ans Land. Man fand hier das Clima ſehr gemäßigt, die Landſeen waren nicht gefroren und überhaupt glaubte der Capitain, daß die Navigation in dieſen hohen Breiten wegen des langen Standes der Sonne über dem Horizonte minder ſchwierig ſey, als im 73° der Breite, wo er dickeres Eis angetroffen habe. Poole kam jedoch nicht weiter als 79° 50′ ob er gleich zweimal den Verſuch machte weiter nach Norden vorzudringen. Das Jahr darauf unternahm Smith abermals eine Reiſe nach dem Nordpol auf einem noch kleinern Schiffe, der Eliſabeth von 50 Tonnen. Dieſe Expedition fiel aber gar nicht glücklich aus. Nachdem er des böſen Wetters und des vielen Eiſes wegen bis zum 16ten Juni in der Kreutzbay im 79° der Breite hatte zubringen müſſen, lief er endlich aus, das Eis trieb ihn jedoch gleich wieder zurück. Er lief zum zweitenmale aus, konnte aber auch dieſesmal nicht bis zum 80° der Breite gelangen. Smith machte nun einen Verſuch nach Weſten zu ſegeln, in der Hoffnung, vielleicht dort eine freie See zu gewinnen, aber er fand, daß das Eis, deſſen Richtung er folgen wollte, ſich nach SW und SWS zog, und ihm folglich auch den Weg nach Weſten verſperrte. Er gab jetzt alle weitere Verſuche auf, und kehrte nach der Küſte von Spitzbergen zurück, wo er ſein Schiff verlor.

Den 17ten April 1810, trat Hudſon ſeine dritte Reiſe an, um die Durchfahrt nach den Indiſchen Gewäſſern nun in NW zu ſuchen. Sein Schiff hieß die Discovery und war nur von 55 Tonnen Größe. Er landete auf Island, welches er den 1ten Juni verließ. Den 15ten Juni in 59° 27′ ſah er die Südküſte von Grönland, von Davis Deſolation genannt; den 24ten befand er ſich am Eingange der Straße, die jetzt ſeinen Namen führt; er ſegelte durch dieſe Straße bis er den 3ten Auguſt in eine andere kam, die ſüdlicher liegt und ihn in eine große Bay führte, die ſeitdem unter dem Namen ihres Entdeckers bekannt iſt. Hudſon nahm ſeinen Cours weſtlich, bis er die Weſtküſte der Bay erreichte, er unterſuchte ſie genau, um einen ſichern Hafen zu finden, in welchem er den Winter zubringen könnte; da die Jahrszeit zu weit vorgerückt war, um nach England zurückkehren zu können. Endlich fand Hudſon an der SW Seite der Bay in der jetzt genannten James-Bay einen Hafen, wo er den Winter blieb, wo aber ſeine Mannſchaft großen Mangel litt. Im folgenden Sommer verließ Hudſon ſeinen Winter-Aufenthalt, und ſetzte die Unterſuchung der Bay fort; bald nach dem Abſegeln des Schiffs revoltirte jedoch die Mannſchaft, und ſetzte ihn nebſt ſeinen Sohn und noch 7 Perſonen in einer Schaluppe aus; man gab ihnen nur ſehr wenige Lebensmittel mit, und überließ ſie ihrem ſchrecklichen Schickſale. Die Rebellen ſegelten längs der Oſtküſte der Bay weiter, entgingen aber der Strafe für ihre Bosheit nicht. Der Haupt-Rädelsführer Green, ein junger Mann von guter Abkunft, den Hudſon mit Wohlthaten überhäuft hatte, wurde mit den meiſten ſeiner verruchten Mithelfer von den Esquimeaux erſchlagen und nur wenige kamen nach England zurück, unter dieſen befand ſich einer Namens

Abakuk Pricket, der durch Protection die er in England fand, ſeiner Strafe entging und ſpäterhin ſogar die Geſchichte dieſer Reiſe durch den Druck bekannt machte. Blos von dieſer letzten Reiſe Hudſons iſt ein wiewohl unvollkommener Bericht bis zu uns gekommen. Er ſelbſt führte ein Tagebuch, welches wahrſcheinlich die Rebellen zurückbehalten hatten und das auch gedruckt worden iſt; ausführlicher hat dieſe Reiſe aber der ebenerwähnte Abakuk Pricket beſchrieben, welche Beſchreibung ſich im dritten Bande von Purchas befindet; auch hat ſie kürzlich Clerk im zweiten Bande ſeiner Naufragia wieder abdrucken laſſen, das nautiſche Detail iſt jedoch weder in Hudſons eigenem Journal, noch in dem von Pricket deutlich genug angegeben, daß man ſeine Route auf der Karte verfolgen und den von ihm entdeckten und benannten Caps, Bays und Inſeln einen beſtimmten Platz anweiſen könnte; auch finden ſich die wenigſten auf den neuern Karten, ſo z. B. das Land, welches er den 8ten Juli entdeckte und Deſire provoked (erwecktes Verlangen) nannte, findet man auf keiner Karte; es muß jedoch, nachdem was ich von Hudſons Reiſe bei Forſter und Ellis finde, an der Süd-Seite der Straße, folglich an der Küſte von Labrador liegen. Ferner entdeckte er auf der nämlichen Seite der Straße eine Bay, die er Hold with Hope (Halt an mit Hoffen) nannte. Man muß glauben, daß dieſe Bay auch auf der Küſte von Labrador liegt, obgleich in Hudſons Reiſe geſagt wird, daß er die Bay Hold with Hope den 19ten Juli entdeckte, und den 25ten erſt die Küſte von Labrador, welche von ihm den Namen Magna Brittania erhielt; doch wahrſcheinlich verſtand Hudſon unter der Magna Brittania nur den nördlichen Theil der Küſte von Labrador, vielleicht nur das im Norden von ſeiner Bay Hold with Hope liegende Land. Auf Arrowſmiths Karte iſt zwar an der Küſte von Labrador eine Bay, die einen etwas ähnlichen Namen führt: Bay of Hopes Adrance (Bay der geſtiegenen Hoffnung) und weiter nördlich ein Cap des gleichen Namens; aber die Bay Hold with Hope, kommt daſelbſt nicht vor, ſo wie die of Hopes Adrance ſich weder in Hudſons Journal noch in dem der folgenden Reiſen nach der Hudſons-Straße befindet.

Die Inſeln welche Hudſon Islands of Gods mercy (Gotts Barmherzigkeit-Inſeln) nannte, liegen auf Arrowſmiths Karte im 64° der Breite, nach einer Stelle aber in Hudſons Journale muß ihre Breite 62° 9′, und zwar wie es mir ſcheint, ihre Lage auch öſtlicher ſeyn.

Die zwei Caps Diggs und Wolſtenholm liegen auf allen Karten die ich kenne, beide an der Küſte von Labrador; mir ſcheint jedoch Erſteres einer eigenen Inſel anzugehören, Letzteres aber die NW Spitze von Labrador zu ſeyn. Forſter, Seite 388 ſagt: „zwiſchen dem feſten Lande ſüdlich und einer Inſel war eine Enge mit einer ſtarken Strömung dieſe (wahrſcheinlich die beiden Caps auf der Inſel und am feſten Lande) wurden Cap Diggs und Cap Wolſtenholm benannt,“ folglich muß eines von dieſen Caps ſich auf der Inſel befinden. Früher wird gemeldet, Seite 386, daß Cap Diggs auf der rechten Seite des Einganges in die Hudſons-Bay, Cap Wolſtenholm aber auf der linken Seite liegt, folglich iſt es Cap Diggs, das auf einer Inſel liegt. Es wird auch oft in den verſchiedenen Journalen der Reiſen nach der Hudſons-Bay von einer Inſel Diggs und von Diggs Inſeln geſprochen, und ihre Breite zu 62° 44′ angegeben. Auf keiner Karte habe ich indeß eine Inſel Diggs gefunden. James in ſeiner Beſchreibung der Hudſons-Straße, ſpricht beſtimmt von einer Inſel Diggs, aber erwähnt nicht des Cap Diggs. Die Hudſons-Straße ſagt er, fängt bei der Reſolution-Inſel an, und endigt ſich bei der Inſel Diggs; ſie iſt in einer WNW und OSO Richtung 360 Meilen lang und am Eingange 45 Meilen breit. In der Mitte der Straße hat ſie die nämliche Weite, dann dehnt ſie ſich aber mehr aus, ſo daß zwiſchen der Inſel Diggs und Cap Charles ihre Breite 60 Meilen beträgt, und

hier liegen die Inſeln Nottingham und Salisburg. Man war zu der Zeit da dieſe Unternehmungen nach der Hudſons-Straße gemacht wurden, nicht ſo beſtimmt in den Benennungen wie jetzt, und es war damals nicht ſelten der Fall, daß man eine Inſel ein Cap, und umgekehrt ein Cap eine Inſel nannte, wie das z. B. eben von Capt. James erwähnte Cap Charles, keine Landſpitze, ſondern eine eigene kleine Inſel iſt; das von Davis genannte Warwicks Foreland iſt ebenfalls eine Inſel nördlich von der Reſolution-Inſel, und die Salisbury-Inſel in der Hudſons-Straße, wurde von Hudſon auf ſeiner letzten Reiſe Salisburg-Foreland genannt. Ich glaube daher, daß das Cap Diggs und die Inſel Diggs ein und das nämliche iſt, folglich liegt Cap Diggs nicht an der Küſte von Labrador, ſondern iſt eine eigene Inſel, unweit der bald darauf von Button entdeckten Manſel-Inſel. Da Hudſon nicht in die Hudſons-Bay ſegeln konnte ohne die Manſels-Inſel zu ſehen, ſo vermuthete ich zuerſt, daß ſein Cap Diggs die Nordſpitze der Inſel Manſel ſeyn müſſe; man ſpricht aber in den Journalen der ſpätern Reiſen ſo beſtimmt von der Inſel Manſel und von der Inſel Diggs, daß ich meine frühere Meinung zurücknehmen mußte. Ueber die Namen Manſels-Inſel und Cap Wolſtenholm muß ich noch eine Bemerkung machen. Erſtere wird oft Mansfield-Inſel, Letzteres Cap Walſingham genannt. Man glaubt vielleicht, daß Manſel eine Zuſammenziehung von Mansfield und Wolſtenholm eine Verſtümmelung von Walſingham ſey. Es lebte aber zu Hudſons Zeit ein Admiral Sir Robert Manſel, der in großem Anſehen bei der Engliſchen Marine ſtand; ihm zu Ehren wurde wahrſcheinlich dieſe Inſel Manſels-Inſel genannt. Die Familie Wolſtenholm Vater und Sohn, zeichnete ſich beſonders durch den Eifer aus, mit welchem ſie alle Unternehmungen zum Auffinden einer nördlichen Durchfahrt unterſtützte; man kann daher wohl annehmen, daß das Cap Wolſtenholm den Namen dieſer Familie führt.

Im Jahre 1611 entdeckten die Holländer die Inſel Jan-Mayen. Sie liegt im 71° der Breite, und ungefähr 8° weſtlich von Grönland.

1612. Pricket hatte nach ſeiner Rückkunft in England erzählt, daß während das Schiff auf einer Sandbank in der Nähe der Diggs-Inſel feſtſaß, eine ſtarke Fluth aus Weſten daſſelbe wieder flott gemacht habe; dieſer Umſtand, welcher die Möglichkeit einer offenen See nach Weſten zugab, ſo wie auch die Hoffnung, Hudſon nebſt ſeinen unglücklichen Gefährten von ihrem Elende zu erlöſen, falls ſie noch lebten, veranlaßte eine neue Expedition, zu welcher zwei Schiffe ausgerüſtet wurden, wovon das eine die Reſolution, das andere die Diſcovery hieß.*) Man gab das Commando dem Capt. Thomas Button; der erſte Offizier und Steuermann auf der Reſolution, Buttons eigenem Schiffe, hieß Nelſon und ſein Lootſe Hubbart; beide hatten den Ruf ſehr geſchickte Seeleute zu ſeyn. Zum Capitain der Diſcovery wurde Ingram ernannt. Button wurde von mehrern andern erfahrnen Seemännern begleitet, als von Gibbons, von welchem Button in ſeinem Journale ſagt, er habe nie einen beſſern Seemann gekannt, und von einem Capt. Hawkridge, von dem ſich einige Bemerkungen über dieſe Reiſe erhalten haben; auch Abakuk Pricket wurde dem Button mitgegeben, weil er die letzte Reiſe mit Hudſon mitgemacht hatte, und man ſich von ihm einigen Nutzen im Betreff der zu ſuchenden Durchfahrt verſprach. Da die Schiffe wahrſcheinlich nicht bis zum Winter nach England zurückkehren würden, ſo verſah man ſie auf 18 Monate mit Proviſion.

Button ſegelte im Jahre 1612 in den erſten Tagen des Mais ab. Er richtete ſeinen Lauf gerade auf die Hudſons-Straße. Bei der Diggs-Inſel hielt er ſich 8 Tage auf, und ſegelte dann weſt-

*) So hießen auch die Schiffe von Cooks letzter Entdeckungsreiſe.

lich, wo er das erſte von ihm geſehene Land Cary-Swans-Neſt nannte. Sein Cours war nun ſüdweſtlich nach der Hudſons-Bay, bis er die Weſtküſte in 60° 40′ zu Geſichte bekam. Weil er ſich in ſeinen Hoffnungen betrogen fand, nach Weſten fortſegeln zu können, ſo nannte er dieſes Land, Hopes checked (vereitelte Hoffnung.) Er fuhr fort die Weſtküſte der Bay genau zu unterſuchen, als er den 13ten Auguſt von einem heftigen Sturme überfallen ward, welcher ihn zwang in einen Hafen einzulaufen, wo er auch den Winter über blieb. Dieſer Hafen der in 57° 10′ liegt, erhielt den Namen Port Nelſon, nach dem erſten Offizier der Reſolution, der hier begraben wurde. Das folgende Jahr fuhr Button fort, die Weſtküſte der Hudſons-Bay zu unterſuchen welche er Neu-Wallis nannte. *) Einige Inſeln ſüdöſtlich von Cary-Swans-Neſt, erhielten den Namen Manſels-Inſeln und eine Bay an der Weſtſeite dieſes Landes, Non plus ultra. Die Südſpitze von Cary-Swans-Neſt nannte Button Cap Southampton **) und ein Vorgebirge an der Oſtküſte Cap Pembroke. In der Breite von 60° bemerkte man eine ſehr ſtarke Strömung und da ihre Richtung einigemal aus Weſten nach Oſten ging, ſo erhielt dieſe Gegend den Namen Hubberts-Hope (Hubberts Hoffnung.) Nach Ellis war Button bis zum 65° der Breite gekommen und kehrte im Herbſte des Jahres 1613. zurück, vollkommen von einer N W Durchfahrt überzeugt, ob er ſie gleich nicht fand, und auch das Tagebuch ſeiner Reiſe nicht durch den Druck bekannt machte.

Im Jahre 1613 entdeckten die Engländer, die auf den Wallfiſchfang nach Spitzbergen ausgingen, eine Inſel, welche ſie Hope Island (Inſel der Hoffnung) nannten. Sie iſt nicht weit von Spitzbergen, von geringem Umfange und hat eine N O und S W Richtung. ***) In neuern Zeiten ſcheint ſie nicht geſehen worden zu ſeyn.

1614. Buttons Freund, Verwandter und Begleiter auf ſeiner letzten Reiſe, der obenerwähnte Gibbons, unternahm im folgenden Jahre in Capt. Ingrams Schiffe, die Diſcovery, eine Reiſe nach der Hudſons-Bay, um Buttons Entdeckungen zu vollenden; ſie ſchlug aber ganz fehl. 1614. In demſelben Jahre, wurden Fotherby und der ſeitdem ſo berühmte Baffin abgeſandt, die Durchfahrt gerade im Norden zu ſuchen; Fotherby erreichte mit vieler Mühe die nordöſtlichſte Spitze von Spitzbergen und machte mehrere vergebliche Verſuche, weiter nach Norden vorzudringen, aber man fand daſelbſt ein undurchdringliches Eis, deſſen Richtung O S und W N war, genau wie es Tſchitſchagoff, Phipps und alle glaubwürdige Seefahrer ſeitdem und auch früher gefunden haben.

1615. Die Diſcovery, welche nun ſchon drei Reiſen nach dem Norden gemacht hatte, nämlich mit Hudſon, Button und Gibbons, wurde im Jahre 1615 abermals zu einer ähnlichen Expedition ausgerüſtet. Das Commando derſelben erhielt Robert Bylot, der alle die obenerwähnten Reiſen der Diſcovery mitgemacht hatte. Zum Steuermann ſeines Schiffes wurde William Baffin ernannt, der ſo eben von einer Reiſe nach Spitzbergen mit Fortherby zurück gekommen war, auch hatte Baffin ſchon im Jahre 1607 den Capt. Hall auf ſeiner däniſchen Reiſe begleitet, ſo wie auch die Capitaine

*) Und nicht Neu-Süd-Wallis, wie auf allen Karten angedeutet iſt. James gab dieſer Küſte freilich die letztere Benennung, aber erſt im Jahre 1631. Das Land um Port Nelſon herum, nannte auch Fox Neu-Wallis; es iſt bloß dieſer letzte Name der richtigere.

**) Das Land deſſen ſüdlichem Theile Button den drolligen Namen des Schwans-Neſt der Lady Cary, gab, iſt, wie es die ſpätern Unterſuchungen von Middleton im Jahre 1742 erwieſen haben, eine Inſel. Auf einigen Karten heißt ſie Barren oder wüſte Inſel; auf andern, Inſel Southampton, wahrſcheinlich weil Button die Südſpitze ſo nannte.

***) Supplemens aux voyages des Capt. Wood et Martens im Recueil des voyages.

Hudſon und Button. Die vortreffliche Wahl der beiden Hauptperſonen, berechtigte die Unternehmer der Expedition zu den größten Erwartungen; die Durchfahrt wurde jedoch nicht gefunden. Bylot verließ England den 18ten April. Den 6ten Mai ſah er die Küſte von Grönland; den 27ten die Inſel Reſolution, an welcher er einen guten Hafen entdeckte. *) Er ſegelte weiter in die Hudſons-Straße hinein und erblickte den 8ten Juli die Savage-Inſeln, deren Breite er zu 62° 30′ angibt und die 180 Meilen vom Eingange der Straße liegen ſollen. In 64° der Breite erhielt eine Inſel den Namen Mühlen-Inſel (Mill-Island) weil in ihrer Nähe das aus verſchiedenen Richtungen zuſammenſtoßende Eis gleichſam zermahlen wird. (An der Oſtküſte von Cary-Swans-Neſt, nannte Bylot eine Spitze Point Scamorſe, weil er viele Wallroſſe daſelbſt fand, und nördlicher in 65° der Breite.) Ein Vorgebirge Cap Comfort oder des Froſtes, weil er daſelbſt einen Strom aus Norden gefunden hatte und ihm dieß Hoffnung zu einer freien See im Norden gab. Nachdem er aber das Cap Comfort doublirt und 35 bis 40 Meilen weiter nach Norden geſegelt hatte, fand er, daß ſich das Land nach NOO zu ausdehnte. **) Er gab alſo nun das weitere Suchen einer Durchfahrt auf und beſchloß nach England zurückzukehren. Er nahm ſeinen Cours zwiſchen den Inſeln Salisburg und Nottingham, ankerte bei der Inſel Diggs, um ſeine Mannſchaft ein wenig zu erfriſchen, und kam den 9ten September glücklich in England an.

1616. Nach ſeiner Rückkunft that Bylot den Vorſchlag, die nördliche Durchfahrt im Norden der Davis-Straße zu ſuchen. Der Vorſchlag wurde angenommen, und man fertigte ihn dahin im folgenden Jahre in der Diſcovery ab, welche bereits nun ihre fünfte Reiſe machte. William Baffin begleitete auch dießmal Bylot als Steuermann. Die Diſcovery ſegelte den 26ten Merz 1616 von Graveſand. Den 14ten Mai befand ſie ſich am Eingange der Davis-Straße. Den 30ſten erblickte man das von Davis genannte Hope-Sanderſon in 72° 20′: die äußerſte nördliche Gränze von Davis Navigation längs der Weſtküſte von Grönland. Den 1ten Juni ſah Bylot eine kleine Inſel, auf welcher er lauter Weiber fand, ***) und ſie daher Womans-Island nannte. Bylot ſetzte ſeinen Cours nach Norden fort, fand aber ſo viel Eis, daß er auf einige Tage in einem Hafen Schutz ſuchen mußte, um daſelbſt abzuwarten bis es ſich vertheilen würde. Der Hafen in den er einlief, liegt 73° 50′ der Breite und erhielt den Namen Horn-Sound, weil ihm die Einwohner Einhörner oder wie Forſter meint Narwhal-Hörner verhandelten. Den 1ten Juli befand er ſich in der Breite von 75° 40′ in ei-

---

*) Die Inſel Reſolution wird als eine einzelne Inſel, oft aber auch als aus mehrern Inſeln beſtehend, angeführt, ich glaube das erſtere iſt richtig. Der Entdecker dieſer Inſel iſt wahrſcheinlich Button, der ſie nach ſeinem Schiffe genannt hat; ich habe indeß keine beſtimmte Notiz darüber gefunden. Forſter ſagt, daß der von Bylot entdeckte Hafen an der Weſt-Seite der Inſel liegt; Ellis hingegen an der Nord-Seite.

**) Hier hat ſich wohl Bylot geirrt, denn wir wiſſen aus ſpätern Reiſen und beſonders aus der von Middleton, daß die Oſtküſte der Inſel Southampton eine ganz nördliche Richtung bis zu der Straße hat, welche ſie vom feſten Lande Grönlands trennt.

***) Ellis ſpricht nur von Einer Inſel, Forſter von mehrern. Auf Arrowſmiths Karte liegt dieſe Inſel viel ſüdlicher als Sanderſons Hope; ſie müßte jedoch 25′ nördlicher ſeyn. Es iſt aber Sanderſons Hope bei Arrowſmiths um einen Grad nördlicher verzeichnet, als es die Beobachtungen von Bylot und Baffin anzeigen, wozu ich keinen Grund ausfindig machen kann, denn auch Davis hatte die Breite ſeines Sanderſon Hope auf 72° 12′ geſetzt, und ich kenne keinen neuern Seefahrer der dieſe Küſte nach Norden ſo weit befahren hat.

Nach Capt. Roß liegt die Frauen-Inſel in 72° 45′; von Sanderſons Hope gibt er die Breite nicht an, auch iſt dieſes Vorgebirge nicht auf ſeiner Karte zu finden; allein ſeinem Journale zufolge liegt es im Süden von der Frauen-Inſel. (Note in 1819.)

ner frieen See, welche ihm wieder einige Hoffnung gab, den Zweck ſeiner Reiſe zu erreichen, die er ſchon zu verlieren anfing, indem er während ſeiner Navigation längs der Küſte von Grönland die Fluthen höchſt unbedeutend und ihre Richtung größtentheils von Süden nach Norden gefunden hatte. Den 3ten doublirte Bylot ein Vorgebirge welches den Namen eines der Haupt-Unternehmer der Expedition Sir Dudley Diggs erhielt; eine Bay nannte Bylot nach einem andern Gönner Wolſtenholm-Sound, und in 77° 3′ erhielt eine Bay, der vielen Wallfiſche wegen die er darin fand, den Namen Whale-Sound (Wallfiſch-Bay) *) Zwiſchen dieſer und den von ihm genannten Sir Thomas Smith-Sound, im innerſten Theile der Baffins-Bay, jenſeit dem 78° der Breite, liegt die Inſel Hacklupt. In der Smiths-Bay wurde die Abweichung der Magnetnadel 56° weſtlich beobachtet, die größte Abweichung welche irgendwo iſt beobachtet worden. Nachdem Bylot den nördlichen Theil der Bay unterſucht hatte, nahm er jetzt längs der Weſtküſte der Bay ſeinen Cours nach Süden. Eine Gruppe von kleinen Inſeln erhielt den Namen Cary's-Inſeln, und zwei geräumige Bayen wurden Alderman Jones-Sound und Lancartes-Sound genannt, die Breite der Letztern wird auf 74° Grad angegeben. **) Den 27ten Juli kam Bylot bis zu den von Davis entdeckten Cumberland-Inſeln und hatte folglich die Umſchiffung der ganzen Bay vollendet. Er gab nun jede Hoffnung auf, irgendwo noch eine Durchfahrt zu finden und beſchloß nach England zurückzukehren. Er lief früher an der Küſte von Grönland in eine Bay im 65° 10′ der Breite (Cockin-Sound) ein, um ſeiner Mannſchaft einige Erholung von den Beſchwerden dieſer Reiſe zu geben, ſetzte alsdann ſeine Reiſe weiter fort, und kam den 30ſten Auguſt glücklich in England an. Es iſt ſonderbar, daß dieſe groſze von Bylot mit ſo vieler Beharrlichkeit und Genauigkeit unterſuchte Bay den Namen von Baffin und nicht den von Bylot führt, obgleich dieſer Capitain, jener nur Steuermann des Schiffes war. Es iſt umſonſt, Bylots Namen für dieſe Bay jetzt zu reclamiren, man hat ſich zu ſehr an den Namen von Baffin gewöhnt; die Gerechtigkeit erfordert es jedoch, auf den Karten neben Baffins Namen auch den von Bylot zu ſetzen. Wenn wir ſelbſt annehmen wollen, daß damals, wo es der guten praktiſchen Seeleute unſtreitig eine größere Anzahl gab, als der theoretiſchen; der Steuermann des Schiffs vielleicht die einzige wiſſenſchaftliche Perſon war; daß ihm beſonders die Führung des Schiffs anvertraut wurde; daß er mehrentheils der Geſchichtſchreiber der Reiſe war, und daß bei Entdeckungs-Reiſen die Inſtruction nicht ſelten an den Piloten oder Steuermann gerichtet war; ***) ſo behauptete doch auch damals ſchon der Capitain die erſte Stelle auf dem Schiffe und ich ſehe keinen Grund, warum man bloß bei Bylot eine Ausnahme will gemacht haben, um ſo weniger da Bylot ſelbſt ein Mann von der größten Erfahrung und Geſchicklichkeit war. Es wundert mich, daß dieſer Umſtand von keinem früher iſt bemerkt worden; ſo ſehr ſcheint das Recht des Bylot verjährt zu ſeyn, daß auch kein einziges Wort je zu ſeinen Gunſten iſt geäußert worden.

Die Reiſe des däniſchen Capitain Munck im Jahre 1619 verdient hier auch einen Platz. In Forſters Werke findet ſich nur eine kurze Anzeige von dieſer unglücklichen Expedition; ich habe aber einen ausführlichen Bericht davon in einem kleinen Werke gefunden, welches zuerſt im Jahre 1647 in Paris gedruckt und von einem Siewers im Jahre 1674 ins Deutſche überſetzt worden iſt. Der Titel dieſer jetzt vielleicht ſelten gewordenen Schrift iſt: Bericht von Grönland, gezogen aus zwei

*) Nach Roß liegt Whale-Sound in 77° 15′.

**) Nach Roß in 74° 19′.

***) Dieß war der Fall mit Baffin, der auch die Geſchichte dieſer Reiſe durch den Druck bekannt machte.

Chroniken einer alten isländiſchen und einer neuen däniſchen. Nach der Karte in dieſem kleinen Buche beſteht der ſüdliche Theil von Grönland aus zwei Inſeln, die nördlich, iſt von Grönland durch eine Straße getrennt, welche den Namen Platea St. Martini führt. Am Ende des Buchs iſt eine kleine Notiz über die Karte; zufolge dieſer iſt man, in der Verzeichnung des ſüdlichen Grönlands, einer Karte in der Bibliothek des Cardinals Mazarin gefolgt, auf welcher man folgende Bemerkung findet. Haec delineatio facta est per Martinum filium Arnoldi, natum in Hollandia, civitate dicta den Briel, qui bis navigationem ad Insulam dictam, antiquam Grönlandiam instituit, tanquam supremus gubernator annis 1624 et 1625. *)

Der König von Dänemark Chriſtian IV., heißt es in dem obenerwähnten Berichte, gab dem Capt. Munck den Auftrag, durch die Straße und durch das Meer, welches Grönland von Amerika trennt, zu ſegeln, um den Weg nach Oſtindien zu ſuchen. Zu dieſem Behufe wurden zwei Schiffe ausgerüſtet, die Equipage des größern Schiffs beſtand aus 48 Perſonen, die des kleinern aus 16. Den 16ten Mai ſegelte die Expedition ab, den 20ſten Juni erblickte man das Cap Farewell; von hier aus nahm er ſeinen Cours WN nach der Hudſons-Straße, den 8ten Juli entſtand ein dicker Nebel, dabei eine ſo heftige Kälte, daß das Tauwerk mit Eiszapfen überzogen war, und den folgenden Tag war wieder die Hitze ſo groß, daß die Matroſen ihre Kleider bis aufs Hemd auszogen. Munck ſegelte dem Berichte zufolge, in die Straße Hudſon, von ihm Fretum Chriſtiani genannt, und landete den 17ten Juli auf einer Inſel an der Küſte von Grönland, auf welcher die Dänen Gemeinſchaft mit den Eingebornen hatten und ſich gegenſeitig Geſchenke machten. Die Inſel in 61° 20′ der Breite nannte er Reenſound, und die Bay in welcher er vor Anker lag, Muncks Hafen. Nachdem er des Königs von Dänemark Namen und Wappen in einen Baum geſchnitten hatte, verließ er Reenſound den 22ten Juli.

Der Breite nach zu urtheilen, kann dieſe Inſel keine andere ſeyn als die Inſel Reſolution, am Eingange der Hudſon-Straße und es iſt bloß Unkunde des Berichterſtatters, daß er das in der Nähe liegende Land Grönland nennt, welches gegen 400 Meilen vom Eingange der Straße Hudſon entfernt iſt. Muncks Navigation in der Hudſons-Straße war, des vielen Eiſes und der heftigen Stürme wegen, mit großen Schwierigkeiten und vieler Gefahr verknüpft. Den 28ſten Juli ankerte er in einem Canal zwiſchen zwei Inſeln, auf welchem man einige Mineralien fand, und wo er mehrere Tonnen mit Talk füllen ließ. Munck nannte den Canal der vielen Haſen wegen, welche man auf den beiden Inſeln ſah, Haſenſund (Hareſound). Er liegt in 62° 20′ der Breite 50 däniſche oder 200 kleine Seemeilen von dem Eingange der Straße. Den 9ten Auguſt verließ Munck den Haſenſund, er nahm ſeinen Cours nach der Südſeite der Straße, und nannte eine Inſel welche er in NW ſah Schnee-Inſel. In 62° 20′ der Breite, veränderte er ſeinen Cours zu WN, die Straße war hier nur 16 däniſche Meilen weit, der Nebel aber oft ſo dick, daß man kein Land ſehen konnte. Munck erreichte endlich die Hudſons-Bay, deren Namen er, wie der Bericht ſagt, änderte und ihr zwei für einen gab.

*) So habe ich freilich das ſüdliche Ende von Grönland nirgends abgebildet gefunden. Auf einer Engliſchen im Jahre 1792 erſchienenen Welt-Karte, ſieht man eine Straße in der Parallele von Island mit der Bemerkung, daß ſie ſonſt ſchiffbar geweſen ſey; worauf ſich die Kenntniß von der frühern Exiſtenz einer ſolchen Straße gründet, erfährt man aus der Karte nicht.

Den Theil der Bay, der Küſte von Labrador am nächſten, nannte er Mare novum, das neue Meer, und den Theil zunächſt Grönland Mare Chriſtianum. Es ſcheint alſo, daß Munck nicht nur die nördliche Seite der Hudſons-Straße, ſondern auch den nördlichen Theil der Bay dieſes Namens für Grönland gehalten habe, und daß mehrere Geographen, dadurch, daß Munck nur von den Küſten Grönlands ſpricht, verleitet worden ſind zu glauben, als ob er in der Baffins-Bay geweſen ſey. Munck ſteuerte WNW bis er des vielen Eiſes wegen genöthigt war, den 9ten September an der weſtlichen Seite der Hudſons-Bay oder wie der Bericht ſagt: an der Seite von Grönland in einen Hafen einzulaufen, in welchem er den Winter zu bleiben beſchloß. Dieſer Hafen in 63° 20′ der Breite, liegt, Muncks Beſchreibung zufolge, an der Mündung am Ausfluſſe eines Fluſſes der im October noch nicht zugefroren war; der ſich aber nur 1½ Meile tief ins Land erſtreckte. Es iſt nicht unwahrſcheinlich, daß dieſer ſogenannte Fluß, derjenige Einſchnitt iſt, welcher auf den Karten den Namen Rankin-Inlet führt. Das angränzende Land nannte Munck Neu-Dänemark. In der Nähe des Winterplatzes traf man keine Einwohner, aber wohl mehrere Kenntzeichen, daß dieſe Gegend nicht immer ſo menſchenleer ſey. Unter andern fand man einen im Quadrat geebneten Platz; auf der einen Seite deſſelben war ein Hügel von kleinen flachen Steinen errichtet; auf der andern ein über zwei andere Steine gelegter flacher Stein, und auf dieſem drei kleine Kohlen kreuzweis, und in der Nähe des Platzes ein hoher breiter Stein, auf welchem man eine mit Klauen und Hörnern gemalte Geſtalt abgebildet hatte. Den 20 December Abends um 8 Uhr beobachtete Munck eine Mondfinſterniß, die Beobachtung muß ſehr unvollſtändig in Muncks Bericht angegeben worden ſeyn, da das Mittel der Finſterniß für den Unterſchied der Länge 105 Grad gibt, welches beinahe 10 Grad zu viel iſt. Die Kälte während der Winter-Monate, iſt dem Berichte zufolge, ſo heftig geweſen, daß die Erde bis auf 300 und 360 Fuß fror (bei dieſen Zahlen findet wohl ein Druckfehler ſtatt), wenn man des Abends aus Verſehen etwas Waſſer in zinnernen oder kupfernen Gefäßen gelaſſen hatte, ſo fand man dieſe, ſo weit das Waſſer gefroren war, den folgenden Morgen zerbrochen und geſpalten. Es konnte nicht fehlen, daß der Skorbut, die Folge eines ſolchen Klimas und des Mangels an jeder Erquickung, ſich einſtellte. Einer ſtarb nach dem Andern, gegen dem Frühling verſchlimmerte ſich dieſe Krankheit ſehr, im Mai war das Elend und die Bösartigkeit des Skorbuts aufs höchſte geſtiegen. Ein Blutfluß mit den peinlichſten Schmerzen geſellte ſich zu der ſchon ohnehin tödtlichen Krankheit; von den 64 Perſonen, aus welchen die Equipage der beiden Schiffe beſtand, blieben außer dem Capitain nur zwei am Leben. Auch Munck befiel dieſe Krankheit ſehr heftig den 4ten Juni, und er hatte jede Hoffnung zur Wiedergeneſung aufgegeben, doch ſchon nach wenigen Tagen konnte er ſein Bett verlaſſen. Mit dem traurigen Ueberreſte ſeiner Leute embarquirte er ſich den 16ten Juli am Bord des kleinern Schiffes nur wenige Hoffnung habend, eine ſo gefährliche Reiſe mit zwei Mann glücklich vollenden zu können. Seine Fahrt durch die Hudſons-Straße war beſonders mit groſſer Gefahr verknüpft, doch erreichte er endlich das offene Meer und umſchiffte glücklich den 3ten September das Cap Farewell. Hier bedrohte ihn ein heftiger Sturm der mehrere Tage anhielt, mit dem unvermeidlichen Untergange ſeines kleinen und ſchwach bemannten Fahrzeuges, aber auch dieſem entkam

*) Auf einer Engliſchen Welt-Karte findet ſich in der Mitte von Labrador ein großer See unter der Benennung: new Sea according to d'Anville, mit einem Ausfluſſe nach der Hudſons-Bay, und mit einem andern in das Atlantiſche Meer, vielleicht hat d'Anville Muncks Neue See dadurch andeuten wollen. Nach der Karte, welche dem Berichte von Muncks Reiſe beigefügt iſt, muß man glauben, der ſüdliche Theil von Hudſons-Bay, oder die James-Bay habe den Namen Mare novum bekommen.

er in der That wunderbar, und lief den 21ſten September in einen Norwegiſchen Hafen ein, von wo er glücklich in Kopenhagen anlangte.

Munck, ungeachtet der vielen ihm während dieſer Reiſe zugeſtoßenen Unglücksfällen, beſchloß dennoch eine zweite ähnliche zu unternehmen, und vermochte mehrere reiche Privat-Perſonen ein Schiff auf ihre Koſten auszurüſten. Kurz vor ſeinem Abſegeln, hatte er über dieſe Unternehmung eine Unterredung mit dem Könige, in welcher ihm dieſer das Unglück ſeiner erſten Expedition vorwarf, und als Munck vielleicht zu wenig höfiſch darauf antwortete, ſtieß ihm der König mit einem Stocke vor die Bruſt. Erbittert über dieſe unkönigliche Behandlung, ſchloß ſich Munck in ſeinem Zimmer ein, und nahm von dem Augenblicke an keine Nahrung mehr zu ſich; er ſtarb den zehnten Tag nach dem unglücklichen Vorfalle . . . . . . Es ſcheint nicht, daß die projectirte Reiſe Muncks von einem andern ausgeführt worden ſey, und ſo brachte die Brutalität des Königs vielleicht Dänemark um die Ehre einer wichtigen Entdeckung.

Bis zu dem Jahre 1631 wurde kein neuer Verſuch gemacht, eine nördliche Durchfahrt zu ſuchen. Forſter erwähnt zwar die eines Capitain Hawkridge, wahrſcheinlich der nämliche, welcher die Reiſe mit Sir Thomas Button gemacht hatte; von dieſer Unternehmung iſt jedoch kein Bericht vorhanden, ſo daß man nicht einmal das Jahr beſtimmt angeben kann; auch machte Capt. Hawkridge keine neue Entdeckungen, durch welche etwa ſeine Reiſe auf einen Platz unter den Entdeckungs-Reiſen nach dem Norden hätte Anſpruch machen dürfen.

Im Jahre 1631 wurden zwei Reiſen nach N.W unternommen. Die eine geſchah auf Koſten einer Geſellſchaft Kaufleute in Briſtol. An der Spitze der erſten Expedition ſtand Luke Fox; Capt. Thomas James commandirte die zweite. Die Londoner und Briſtoler Kaufleute waren übereingekommen, gleichen Antheil an der Ehre und an dem Gewinn zu haben, auf den Fall die Durchfahrt durch die eine oder die andere Expedition gefunden werden ſollte. Der berühmte Mathematiker Briggs, Sir Thomas Roe, Engliſcher Geſandter am Schwediſchen Hofe, und die Wolſtenholms, Vater und Sohn, unterſtützten dieſe Unternehmung durch das Anſehen, in welchem ſie ihrer Kenntniſſe und ihres Einfluſſes wegen bei Hofe ſtanden. Der König Carl I. wurde ganz für die Unternehmung gewonnen; Fox und James wurden ihm beide vor ihrer Abreiſe vorgeſtellt, ſie erhielten aus ſeinen Händen eine Karte, auf welcher alle frühere Entdeckungen verzeichnet waren; ferner Inſtructionen und Briefe an den Kaiſer von Japan. Der König gab ſogar den Londoner Kaufleuten zu ihrer Expedition ein Schiff der königlichen Marine. Es hieß Charles, von 80 Tonnen Größe; es wurde auf 18 Monate verproviantirt, und mit allem reichlich verſehen; die Equipage beſtand aus 20 Matroſen und 2 Schiffsjungen. Fox ſegelte den 8ten Mai von Yarmouth. Den 22ten befand er ſich am Eingange der Hudſons-Straße, er zählte deutlich vier von Sir Thomas Buttons Inſeln, welche Fox für identiſch mit dem Cap Chidley hält. *) Den 15ten Juni ſah er die Inſeln Salisbury und Nottingham; bei letzterer Inſel fand er die Polhöhe 63° 12′. Fox machte hier die Bemerkung, daß die Inſeln Reſolution, Salisbury und Nottingham, alle drei hoch an der Oſtſeite nach dem Eingange der Hudſons-Straße, und niedrig nach Weſten ſind, welches Forſter dem Umſtande zuſchreibt, daß zu der Zeit als die See gewaltſam in die Hudſons-Bay einbrach, und dieſe Inſeln vom feſten Lande abriß, ſie von

*) Ich habe nirgends gefunden wer dieſen Inſeln den Namen von Button gegeben hat, ſie liegen in der Nähe von Cap Chidley.

Oſten und Südoſten hinein geſtürzt ſey, und die Erde nach Weſten zu hingeſpühlt habe. (Forſter, Seite 418). An demſelben Tage (15ten Juni) ſah Fox Cap Pembrock und den 27ten benannte er eine Inſel nahe am Lande an der Weſtküſte von Hudſons-Bay in 64° 10′ der Breite, Sir Thomas Roe Welcome. Fox muß ſich in ſeinem Berichte hier nicht deutlich ausgedrückt haben, denn unter Roes Welcome wird einigemal eine Bay an der Weſtküſte von Cary-Swans-Neſt verſtanden, allgemeiner aber die große Bay oder Meerenge zwiſchen der Inſel Southampton und dem gegenüber liegenden Lande, welche den nordweſtlichen Theil der Hudſons-Bay ausmacht. Auch ſcheint Fox ſelbſt unter Sir Thomas Roes Welcome weder eine Inſel noch eine kleine Bay verſtanden zu haben, denn er ſagt am Ende ſeiner Reiſe, daß wenn ja noch eine Durchfahrt irgendwo zu finden möglich ſey, ſie nothwendig in S. T. R. Welcome ſeyn müſſe, ſo wie ſie hier auch in der That von Middleton und Ellis im 18ten Jahrhundert geſucht worden iſt. Den 28ſten Juni kam Fox zu einer Inſel die er Brook Cobham nannte, (nach Ellis in 62° 55′) eine Benennung, die ſeitdem einer andern: Marble Island, hat Platz machen müſſen. Fox ſegelte nun längs der Weſtküſte des feſten Landes, worunter man wahrſcheinlich das Cary-Swans-Neſt zu verſtehen hat; hier wurde eine Inſel Dun Fox benannt, die man nicht mehr auf den Karten ſieht, und den 31ſten in 62° 5′ erhielt eine Gruppe von Inſeln den Namen Briggs Mathematik.*) Die Weſtküſte von Cary-Swans-Neſt, die Fox wohl nicht bis zu ihrer nördlichſten Spitze unterſucht hat, beſchreibt er als niedrig, hie und da mit einem Sandhügel, nicht unähnlich den Holländiſchen Küſten. Den 9ten Auguſt beſchloß Fox, in Port Nelſon einzulaufen; das Land in der Nähe dieſes Hafens, erhielt von ihm den Namen Neu Wales. Den 20ſten verließ er Port Nelſon und nahm einen ſüdöſtlichen Cours längs der SW Küſte von Hudſons-Bay. Den 29ſten ſprach er Capt. James; den 2ten September ſah er das Cap welches von James einen Tag ſpäter den Namen Henrietta Maria erhielt, von ihm aber Wolſtenholm Ultimum Vale benannt wurde. Von dieſem Vorgebirge nimmt die Küſte eine ganz ſüdliche Richtung und bildet mit dem gegenüberliegenden Cap Jones die ſogenannte James-Bay, eine nicht richtige Benennung, da vor James ſie ſchon Hudſon befahren, und wahrſcheinlich im Innern dieſer Bay den Winter zugebracht hatte. Jetzt beſchloß Fox, ſeine Unterſuchungen öſtlich von Cary-Swans-Neſt anzuſtellen. Den 8ten ſah er Cap Pembroke, bald darauf Seamorſe-point, und den 15ten die Mill-Inſeln. Den 18ten nannte er ein Cap in 64° 46′ der Breite, King Charles Promontory und ein anderes in 65° 23′ Cap der Königin Maria. Nordweſtlich von dem Vorgebirge des Königs Carls, entdeckte er drei Inſeln, welche ein gleichſeitiges Dreieck bilden, er nannte ſie nach den Brüdern von Trinity-Houſe, Trinity-Inſeln. Eine Inſel, die etwas weſtlicher liegt, erhielt den Namen ſeines Freundes Walter Cook, und ein Vorgebirge nördlich von Cap Mary, welches große Aehnlichkeit mit Cap Portland im Engliſchen Canal hatte, den des Lord Weſtons Portland. Fox verfolgte die Küſte weiter nach Norden, bis ſie eine SO Richtung nahm. Die äußerſte nördliche Spitze derſelben nannte er Fox Farthert. Sie liegt in 67° 20′ N. B. 76° weſtlicher Länge. Forſter wünſcht, daß das Land, von welchem Fox die weſtliche Küſte bis Fox's Farthert unterſuchte, Fox's-Inſel genannt werden möge; auf einigen Karten findet ſich auch dieſer Name, allein es frägt ſich, ob es wirklich eine Inſel ſey und ob ſie nicht mit der Inſel Good-Fortune zuſammenhängt, die freilich ſelbſt

*) Iſt die Breite von 62° 5′ richtig, ſo müſſen die Inſeln, Briggs Mathematiks in der Nähe von Cap Southampton liegen; von den Karten ſind dieſe Inſeln verſchwunden.

von einigen Karten verſchwunden iſt. Es wäre wohl zu wünſchen, daß nun, wo man dieſe Gegenden wahrſcheinlich nicht mehr beſuchen wird, um irgendwo eine Verbindung mit dem nördlichen Theile des großen Oceans zu ſuchen, eine Reiſe bloß in geographiſcher Hinſicht dahin unternommen werden möge, denn die Lage der Länder, welche die Hudſon-, Cumberland- und Forbisher-Straßen bilden, ſo wie die Cumberland-Inſeln und die ganze Südweſt-Seite der Baffins-Bay iſt nichts weniger als genau bekannt, und es möchte, wie ich die Erfahrung gemacht habe, vielleicht unmöglich ſeyn, aus den Berichten der frühern Reiſenden einige befriedigende Reſultate über die wahre Lage der von ihnen entdeckten Länder zu abſtrahiren. Von Fox's Farthert trat Fox ſeine Rückreiſe nach England an, wo er den 31ſten October ankam. Er machte die Geſchichte dieſer Reiſe bald nach ſeiner Rückkunft durch den Druck bekannt, er vertheidigte darin mit großer Zuverſicht die Exiſtenz einer NW Durchfahrt, er behauptete ſogar, daß ſie von bedeutender Weite und in einem gemäßigten Clima liegen müſſe, indem er die Erfahrung gemacht habe, daß je weiter man nach Norden komme, deſto wärmer werde es, und deſto weniger Eis ſey zu finden.

Capt. James ſegelte den 3ten Mai des nämlichen Jahrs von Briſtol in der Henrietta Maria, einem Schiffe von 70 Tonnen. Seine Equipage beſtand aus 19 Matroſen und 2 Schiffsjungen; Proviant hatte er auf 18 Monate an Bord genommen. Den 4ten Juni ſah James die Küſte von Grönland, den 17ten befand er ſich bei der Reſolution-Inſel, deren Südſpitze James zu 61° 20′ beſtimmt, den 22ſten landete er auf dieſer Inſel an einer Stelle, welche er den Hafen der göttlichen Vorſehung nannte (Harbour of God's Providence.) Den 5ten Juli in 63° 15′ der Breite, fand er überall ſo viel Eis, daß er für dieſes Jahr alle Hoffnung aufgab, weiter nach Norden zu kommen. Den 16ten Juli nahm er ſeinen Cours WSW auf die Inſel Manſell, und dann wieder NW, um die weſtliche Küſte der Hudſons-Bay im 63° zu erreichen. Auf dieſer Fahrt hatte er viel vom Eiſe auszuſtehen. Den 20ſten Auguſt ſah man Land in der Nähe von Port Nelſon. James nannte dieſe Küſte Neu-South-Wales. Den 3ten ſegelte er in die James-Bay. Den 8ten September nannte er eine Inſel in 53° 5′ N Lord Weſtons-Inſel, ſie liegt 45 Meilen von der Weſtküſte der James-Bay und iſt ungefähr 25 Meilen lang. Den 12ten lief das Schiff durch Nachläſſigkeit des Wachthabenden Officiers, in der Nähe einer Inſel auf ein Felſenriff und befand ſich in der größten Gefahr; es wurde jedoch durch große Anſtrengungen der Schiffsmannſchaft gerettet, daher die Inſel den Namen Gottes Gnade (God's favour) erhielt. Den 19ten ankerte James bei einer Inſel, welcher er den Namen des Grafen von Briſtol gab, ſie war unbewohnt, und es fand ſich auf ihr weder friſches Waſſer noch irgend ein lebendiges Weſen. Eine eben ſo wüſte Inſel, umgeben von Felſen und Sandbänken in 52° 10′ der Breite, erhielt den Namen Sir Thomas Roe's Island, und eine dritte SSO von dieſer, in einer Entfernung von 12 Meilen, den des Lord Danbigh; eine vierte nannte er Carys-Island. Auf allen dieſen Inſeln war es unmöglich, aus Mangel eines nur erträglichen Hafens, den Winter zuzubringen; endlich fand er einen ſichern Hafen auf einer Inſel, welche den Namen Charleton-Isl. bekam, und hier blieb er den Winter über. James hat in ſeiner Reiſebeſchreibung das Ungemach das er hier während des Winters erlitt, mit vielem Detail beſchrieben, und manchen merkwürdigen Umſtand über die Wirkungen der Kälte angeführt. Es war erſt den 2ten Juli des folgenden Jahres, als er in See gehen und den 22ten ehe er das Cap Henrietta Maria erreichen konnte. Den 22ten Auguſt ſah er das Cary-Swans-Neſt und von hier nahm er ſeinen Cours nordöſtlich; den 24ſten befand er ſich in 63° 30′ der Breite; er ſegelte NO und dann NW bis zum 26ſten Auguſt, wo das Eis und der ſchlechte

Zuſtand des Schiffs ihn zwang, ſeine fernere Unterſuchungen aufzugeben; James rechnete ſich N W W von der Nottingham-Inſel in 65° 30′ der Breite. Den 3ten September erreichte er die Inſel Reſolution und nach einer ſehr ſtürmiſchen Fahrt, kam er den 2ten October in England an.

James Reiſebeſchreibung, welche zu den beſſern gehört, erſchien auf beſondern Befehl des Königs Carls I. im Jahre 1633 in 4. In Churchhills Sammlung von Reiſen wurde ſie 1732 zum zweitenmal gedruckt; eine Octav-Edition, die aber ſehr fehlerhaft ſeyn ſoll, erſchien im Jahre 1740 und in Clerk's Naufragia iſt ſie zum viertenmale abgedruckt worden. *)

In das Jahr 1643 fällt die bekannte Holländiſche Expedition der Schiffe Caſtricum und Breſkes, commandirt von den Capitains Vriez und Scharp. Der Zweck dieſer Reiſe ſoll geweſen ſeyn von Indien aus die nördliche Durchfahrt zu ſuchen. Den 3ten Februar liefen ſie aus dem Hafen der Inſel Ternate aus, ſie kamen jedoch nicht weiter als bis Jeſſo und zu den ſüdlichen Kurilen. Adelung und Forſter ſagen in den Berichten, die ſie in ihren Werken von dieſen Reiſen geben, daß, da ſich die Schiffe Breſkes und Caſtricum an der Küſte von Japan getrennt, erſteres Schiff durch die Meerenge von Sangar zwiſchen Japan und Jeſſo geſegelt ſey. Dieß iſt aber beſtimmt nicht der Fall geweſen, wie ſich's leicht beweiſen läßt.

Im Jahre 1668 wurde Capt. Gillam nach der Hudſons-Bay auf Entdeckungen ausgeſchickt. Er hatte zwei Franzoſen mit ſich Groiſeleiz und Rattiſon, welche früher eine Expedition zu Lande aus Canada nach Port und Fluß Nelſon, (bey den Franzoſen Bourbon genannt) und bald darauf auch aus Quebeck eine zur See dahin gemacht hatten; während dieſer Letztern nahmen die Franzoſen Beſitz von der Engliſchen Niederlaſſung in Port Nelſon. Groiſeleiz hoffte mit großer Gewißheit eine Verbindung zwiſchen der Hudſons-Bay und der Südſee, vermittelſt Flüſſe und Seen zu finden, und er that alles um die franzöſiſche Regierung zu einem Verſuche zu vermögen, dieſe Verbindung zu erforſchen, ſie nahm jedoch keine Notiz davon und betrachtete die Vorſchläge der Canadiſchen Entdecker als Chimäre. Dieß war nicht der Fall mit den Engländern. Der Engliſche Geſandte in Paris engagirte die Herren Groiſeleiz und Rattiſon für England, und ſandte ſie dahin ab, mit dringenden Empfehlungen an den Prinzen Rupert, den großen Beſchützer und Beförderer aller Unternehmungen. Man rüſtete ſogleich ein königliches Schiff, den Nonſuch aus, und Capt. Gillam erhielt den Auftrag, die Franzoſen nach der Hudſons-Bay zu führen. Wenn gleich auf dieſer Reiſe die gewünſchte Durchfahrt nicht gefunden, auch keine Entdeckungen gemacht wurden, ſo iſt ſie doch in ſofern ſehr merkwürdig, als ſie den Grund zu der Hudſons-Compagnie legte, ein Handelszweig, der für England äußerſt wichtig, und für die Theilnehmer weit vortheilhafter geweſen iſt, als jede andre Handels-Speculation; noch bis auf dieſe Stunde genießen die Actionaire ſehr große Vortheile.

Im Jahre 1676 unternahm der Capt. Wood, ein Seemann von großer Erfahrung, der das Auffinden einer nördlichen Durchfahrt zum beſondern Gegenſtande ſeines Studiums gemacht hatte, eine Entdeckungs-Reiſe nach Norden. Nachdem die wiederholten Verſuche, einen Weg nach Indien in N W zu finden, fehlgeſchlagen waren, wollte man nun nach einer Pauſe von mehrern Jahren, d. i. ſeit der

---

*) James ſtellt auf ſeiner Reiſe fleißig Beobachtungen für die Abweichung der Magnetnadel an: 90 Meilen weſtlich von Irland fand er ſie 3° öſtlich; im 57° der Breite 930 Meilen W N W von Blasques (ich vermuthe, das unter Blasques die Blasquet-Inſeln an der Küſte von Irland verſtanden ſind,) betrug ſie 9° W. In 59° 15′ N, 120 Meilen öſtlich von Cap Farewell: 14° 45′ W. und in der Nähe der Reſolution-Inſel 16° weſtlich.

Reiſe des berühmten Hudſon im Jahre 1608, die Durchfahrt zwiſchen Nova-Zemlia und Spitzbergen ſuchen. Es wurden zwei Schiffe zu dieſer Expedition ausgerüſtet. Das Schiff von Capt. Wood hieß Speedwell, und gehörte dem Könige, das andere Schiff, welches von Capt. Flawes commandirt wurde, und von einer Geſellſchaft Privatleute, an deren Spitze der Herzog von York ſtand, zu dieſer Expedition gekauft worden war, hieß Proſper. Dieſe Unternehmung mißlang ebenfalls, überdem war ſie auch ſehr unglücklich; denn Wood verlor ſein Schiff an der Küſte von Nova-Zemlia, und nur mit Mühe konnte er ſich mit ſeiner Mannſchaft ans Land retten, von wo ſie Capt. Flawes auf ſein Schiff aufnahm. Die Spitze, in deren Nähe das Schiff ſcheiterte, nannte Wood Cap Speedwell, ihre Breite gibt er auf 74° 40′ und ihre Länge auf 63° öſtlich von London an. Forſter bemerkt, daß die Breite dieſes Caps 77° 40′ und die Länge 67° ſeyn müſſe, weil nach Wood's Karte dieſe Spitze die nämliche ſeyn müſſe, welche auf den Holländiſchen Küſten Trooſt Hook heißt. Unterſucht man jedoch das Journal von Wood, in welchem täglich die Breite des Schiffs angegeben iſt, ſo wird man ſich überzeugen, daß in der von ihm angegebenen Breite des Cap Speedwell kein bedeutender Fehler ſeyn könne. Wood war nie höher nach Norden als bis 74° 50′ gekommen, und dieß zwar nach einer ſehr guten Beobachtung den 24ſten Juni. Bis zum 29ſten Juni, an welchem Tage das Schiff ſcheiterte, war Wood faſt immer in der nämlichen Breite geblieben, auch läßt es ſich nicht annehmen, daß die in ſeinem Journale angeführten Breitenbeſtimmungen alle falſch ſeyn ſollten. Was die Länge des Cap Speedwell betrifft, ſo läßt ſich dieſe freilich nicht ſo genau angeben, indem die Weſtküſte von Nova-Zemlia auf den Karten ſehr verſchieden verzeichnet iſt, auf jeden Fall iſt ſie geringer als 63°. Auf Arrowſmiths Karte findet man in der Breite 74° 40′ die Weſtſpitze von Nova-Zemlia, Weſthook, deſſen Länge 50° iſt, und auf einer Engliſchen Welt-Karte welche ich, was die nördlichen Polar-Länder betrifft, für ſehr gut halte, iſt in der Breite von 74° 40′ ein Cap Swarten-Hook in 56° der Länge; es ſcheint mir, daß das Weſt-Hook auf Arrowſmiths Karte das Cap Speedwell des Capt. Wood ſeyn müſſe. Nachdem ſich Capt. Wood an Bord des Proſpers gerettet hatte, verließ er den 9ten Juli die Eisküſten von Nova-Zemlia und nahm ſeinen Cours nach Weſten. Den 22ſten Juli rechnete er ſich in der Nähe der Bären-Inſel, von wo er ſeinen Lauf S W und dann Süd nach den Engliſchen Küſten zu richtete. Den 11ten Auguſt erblickte man die Orkaden, und den 23ſten lief der Proſper in die Themſe ein. Dieſe Reiſe war im 17ten Jahrhundert die letzte nach dem Nordpol.

Reiſen nach dem Nordpol,

im achtzehnten Jahrhundert.

Es verfloß eine geraume Zeit ehe man die Verſuche einer nördlichen Durchfahrt nach den Indiſchen Gewäſſern erneuerte. Erſt in der Mitte des 18ten Jahrhunderts ſchien der Geiſt für die Reiſen nach dem Nordpol wieder aufzuleben, und zwar geſchah dieſes in England, wo der Handel einen Schwung genommen hatte, den der unternehmende Geiſt ſeiner Einwohner, ihre Induſtrie und die glückliche Conſtitution des Landes in einer von keiner andern Nation erreichten Höhe erhielt, und noch erhält; für eine große handelnde Nation mußte ein kürzerer Weg nach Indien und China von der äußerſten Wichtigkeit ſeyn. Im Jahre 1741 und 1746 wurden zwei Expeditionen unternommen, welche wohl für die

Möglichkeit oder Unmöglichkeit, eine Durchfahrt in N W zu finden, entſcheidend waren; jedoch verdienen ein paar frühere Reiſen, weil ſie als Einleitung zu den Reiſen des Capt. Middleton und Moor angeſehen werden können, noch einige Erwähnung.

Im Jahre 1719 wurden die Capitaine Knight und Barlow von der Hudſons-Bay-Compagnie auf Entdeckungen nach dem nördlichen Theile der Hudſons-Bay ausgeſchickt; von dieſen Schiffen erfuhr man aber ſeit ihrer Abreiſe gar nichts und wahrſcheinlich gingen ſie im Eis unter. Theils um die Equipagen der beiden Schiffe aufzuſuchen, falls ſie ſich von den verunglückten Schiffen ſollten gerettet haben, theils auch um Entdeckungen in der Hudſons-Bay zu machen, die vielleicht die Möglichkeit einer nördlichen Durchfahrt erweiſen würden, wurde im Jahre 1772 ein Schiff unter dem Befehle des Capt. Scroggs ausgeſchickt. Den 22ten Juni ſegelte er aus dem Churchhill-Fluſſe, einem engliſchen Etabliſſement an der Weſtküſte der Hudſons-Bay im 59° der Breite. Den 9ten Juli ankerte er in einer Bay, 9 Meilen von der nächſten ihm in Norden liegenden Bay, in einer Tiefe von 12 Faden. Eine Spitze in O N O nannte er Whale bone Point (Fiſchbein-Spitze) und die ſüdlichſte einiger Inſeln in S S W und S W S erhielt den Namen Cap Fullerton. In Weſten war hohes Land zu ſehen. Scroggs rechnete ſich in 64° 56′ der Breite. Nach der Ausſage einiger Eingebornen, die er am Bord hatte, befand ſich das Schiff in einer Bay, vor welcher eine Barre oder Sandbank liegt, nach andern Nachrichten aber war das Schiff noch 30 Meilen von der Barre; auch Scroggs eigene Leute, die er ans Land geſchickt hatte, behaupteten, keine Gefahr oder irgend ein Hinderniß weiter nach Norden zu gehen, wahrgenommen zu haben, auch Eis war nicht zu ſehen, demungeachtet ſegelte Scroggs, ohne weitere Unterſuchungen anzuſtellen, aus der Bay, und kehrte nach England zurück. Den 15ten Juli heißt es bei Ellis, durchſchnitt Scroggs den Welcome in 64° 15′. In 64° 8′ ſah man viele Wallfiſche, und die Sonden zeigten von 40 zu 70 Faden. Obgleich in den Berichten von Scroggs geſagt worden iſt, daß er im Welcome geweſen ſey, und die Breite an drei verſchiedenen Tagen größer als 64° angegeben wird, ſo behauptet doch Forſter, Scroggs ſey nicht in dem Welcome, ſondern in einer Bay, die auf den Karten den Namen Rankins-Inlet führt, geweſen. Die Marble Inſel, ſagt er, liegt in der Mündung dieſer Bay, und man kann ſie daher gar nicht verkennen. Aber die Marble Inſel liegt beinahe 2° ſüdlicher, auch iſt es nicht geſagt, daß Scroggs in der Mündung der Bay eine Inſel geſehen habe: es iſt die Rede von mehrern Inſeln. Man darf daher wohl annehmen, daß ſüdlich von Cap Dobbs, in der von Scroggs angegeben Breite, eine Bay mit mehrern Inſeln in S S W von ihr, liegt. Tief kann die Bay nicht ſeyn; denn in der Breite von 65° iſt der Welcome überhaupt nur 30 bis 35 Meilen weit, folglich würde man bei den ſpätern Unterſuchungen dieſer Küſte von einer tief ins Land gehenden Bay wohl Notiz genommen haben; aber auch nach Scroggs eigenem Berichte iſt man nicht berechtigt zu glauben, daß er in einer ſo tiefen Bay, wie die von Rankins-Inlet iſt, geankert haben ſollte.

Ich kann nicht umhin, eines Vorſchlags zu erwähnen, den man zu dieſer Zeit machte, um Rußland zur Aufſuchung einer nördlichen Paſſage zu vermögen. Das Project wurde freilich nicht ausgeführt, es verdient jedoch der Vergeſſenheit entriſſen zu werden. Im Jahre 1732 wandte ſich ein Engländer an den Ruſſiſchen Geſandten in London, den Fürſten Kantemir, mit dem Vorſchlage von Archangel aus über Nova-Zemlia einen kürzern Weg nach Indien ausfindig zu machen; er ſchildert in ſeinem Plane mit lebhaften Farben den unendlichen Gewinn den Rußland haben würde, wenn es unmittelbar Theil an dem Handel mit den orientaliſchen Ländern und Inſeln, als China, Japan, den

Philippinen und Molukken und mit der Küſte von Amerika nehmen dürfte; er hält es daher wohl des Verſuches werth, den kürzeſten Weg nach dieſen Ländern aufzuſuchen, von welchem er übrigens mit Gewißheit hofft, daß er gefunden werden könne. In dieſem Plane, welcher ſehr gut geſchrieben iſt, ſagt er unter anderm: daß, da die Dänen im Beſitze des Schlüſſels der Oſtſee ſind, ſo müſſe man, um unabhängig von ihnen zu ſeyn, Archangel zum wichtigſten Orte Rußlands machen; Archangel ſey überdem ſehr gut gelegen, um den Wallfiſchfang von dort zu führen, man müſſe daher dieſen Zweig der National-Induſtrie ja nicht vernachläſſigen, wobei er beſonders auf die vortreffliche Schule ein großes Gewicht legt, welche eine ſolche Navigation für die ruſſiſchen Matroſen ſeyn würde. Aus der Depeſche des Fürſten Kantemir ſieht man, daß er die vortheilhafteſte Meinung von dem Engländer gehabt habe; er ſchildert ihn als einen Mann, welcher für Rußland von großem Nutzen ſeyn könnte, und empfiehlt ihn der Kaiſerin aufs angelegentlichſte. Er meldet ferner der Kaiſerin, daß er ihm einen Paß nach Rußland geben werde, wohin der Engländer auf eigene Koſten reiſen wolle, ſo wie er überhaupt auf keine Schadloshaltung Anſpruch mache, bis ſeine Vorſchläge von einer Commiſſion geprüft wären; auf den Fall aber, daß man ſie vortheilhaft für Rußland hielte und ihm die Ausführung übertragen würde, verlange er die Summe von 12000 L. Sterling. In der That eine ſehr mäßige Belohnung, wenn ſie auch nur für die Vortheile geweſen wäre, welche Rußland durch Errichtung eines Wallfiſchfangs erlangt hätte, geſchweige denn für die Leitung einer ſo beſchwerlichen Reiſe, als die einer Polar-Reiſe ſeyn mußte. Den Namen dieſes unternehmenden und allem Anſcheine nach geſchickten Engländers erfährt man aus der Depeſche des ruſſiſchen Geſandten nicht, weil er ihn gebeten hatte ſeinen Namen zu verſchweigen. Man muß es ſehr bedauern, daß Rußland von dieſem Manne keinen Nutzen gezogen hat. Erſt 40 Jahre ſpäter wurde der freilich vergebliche Verſuch gemacht, einen kürzern Weg nach Indien zu finden, die Ehre jedoch einen ſolchen Verſuch damals gemacht zu haben, wäre der Ruſſiſchen Marine verblieben. *)

Es war bald darauf, daß in England Arthur Dobbs auftrat, der leidenſchaftlich die Exiſtenz einer N W Durchfahrt vertheidigte, und alles aufbot, ſie aufgeſucht zu wiſſen. Schon im Jahre 1737 gelang es ihm, die Hudſonsbay-Compagnie zu bewegen, zwei Schiffe zu dieſem Behufe auszurüſten. Dieſe kamen jedoch zurück, ohne eine Entdeckung oder irgend nur eine nützliche Beobachtung oder Bemerkung gemacht zu haben, auch waren ſie nur bis 62° 30′ gekommen. Dobbs hielt die Compagnie in Verdacht, daß ſie Schuld an dem gänzlichen Mißlingen der Expedition ſey, indem wohl die Exiſtenz einer nordweſtlichen Durchfahrt dem Intereſſe dieſer Handlungs-Geſellſchaft zuwider ſeyn würde. Er wandte ſich daher an die Regierung, welche auch zwei Schiffe zu der verlangten Unternehmung ausrüſten ließ: den Furnace und die Diſcovery. Erſteres Schiff commandirte der Capt. Chriſtoph Middleton, ein ſehr guter Seemann, der während ſeines Dienſtes bei der Hudſonsbay-Compagnie eine genaue Kenntniß der Hudſons-Bay erlangt hatte, und ſelbſt die größte Hoffnung hegte, daß die Paſſage gefunden werden würde. Der Capt. der Diſcovery hieß William Moor. Beide Schiffe ſegelten im Jahre 1741 nach der Hudſons-Bay, winterten im Churchill-Fluſſe, und traten am 1ten Juli des folgenden Jahres von dort ihre Entdeckungs-Reiſe an. Den 3ten ſah man 3 Inſeln, deren Breite zu

---

*) Ich verdanke obige Nachricht dem Herrn Reichskanzler Grafen Romanzoff, ſo wie der Bereitwilligkeit des Herrn Archivarius der auswärtigen Angelegenheiten, Herrn Bantiſch Kamenskoy in Moskau, dieſes Document mir ſogleich mitgetheilt zu haben.

61° 40′ beſtimmt wurde, und den 4ten in 63° N und 93° 40′ W. die Inſel **Brook Cobham**, *) dieſe Inſel iſt ungefähr 20 Meilen lang und 9 Meilen breit; ihre Entfernung vom nächſten Lande beträgt 9 Meilen. Den 10ten fand Middleton die Weite von Sir Thomas Roes Welcome von 45 bis 55 Meilen, und in der Breite von 64° 51′ betrug ſie von 30 bis 35 Meilen, die gegenüber liegende öſtliche Küſte der Welcome (Cary-Swans-Neſt) war flach. An der weſtlichen Seite wurde ein hervorragendes Cap, Dobbs genannt. Nordweſtlich von dieſem Cap zeigte ſich ein tiefer Einſchnitt, den man zuerſt für einen Fluß hielt und Wager-Fluß nannte. Die Weite des Einſchnitts betrug auf einer Strecke von 5 Meilen, 8 Meilen; 12 Meilen höher über 20 Meilen. Die Mündung dieſes Einſchnitts liegt in 65° 23′ N und 88° 37′ der Länge. Middleton ankerte zuerſt an der Nordſeite in 34 Faden, alsdann höher in einer kleinen Bay, welche er Savags-Sound nannte; eine andere Bay noch nördlicher in 65° 50′ erhielt den Namen Deer-Sound. Die Böte der Schiffe erforſchten den Wager-Fluß, oder wie er ſeitdem genannt wurde: die Wager-Bay noch 30 Meilen höher. Den 4ten Auguſt ſegelte Middleton aus der Bay, nachdem er ſie ſo weit unterſucht hatte, als es das Eis erlaubte und richtete von hier ſeinen Lauf nordwärts. Den 5ten befand er ſich in 66° 14′ und 86° 28′ W. in einer 25 bis 30 Meilen weiten Meerenge, von welcher die öſtliche Seite aus flachem niedrigen Lande beſtand. Den 6ten ſah man an der NW Küſte ein Vorgebirge, von welchem das Land eine Richtung nach NW nahm; in der Hoffnung, daß dieſes Vorgebirge die Nordſpitze von Amerika ſey, nannte man es Cap Hope. Während der Nacht bahnte man ſich durch das Eis einen Weg gerade nach Norden von Cap Hope, fand ſich aber am folgenden Morgen ſehr in ſeinen Hoffnungen getäuſcht. Das überall von Weſten nach Oſten liegende Land überzeugte Capt. Middleton, daß hier keine Durchfahrt möglich ſey, und daß er ſich in einer Bay befände deren nördlichſtes Ende 18 bis 20 Meilen breit iſt. Sie erhielt den Namen Repulſe-Bay (zurückweiſende Bay). Im Oſten ſah man eine mit Eis angefüllte Meerenge, welche das Land Cary-Swans-Neſt oder die Inſel Southampton von dem an die nördlichen und öſtlichen Küſten der Repulſe-Bay ſtoßenden Lande trennt. Ehe Middleton aus der Bay wieder heraus ſegelte, ging er ans Land an das öſtliche Ufer der Repulſe-Bay, welches er als ſehr gebirgig beſchreibt, und beſtieg den höchſten Berg daſelbſt, von wo er nicht nur die Eis-Straße ſondern auch das Meer jenſeits derſelben überſehen konnte. Die Straße iſt 12 bis 20 Meilen breit, und ungefähr 50 Meilen lang, ihre Richtung zuerſt SO dann Süd; ſie iſt mit mehrern größern und kleinern Inſeln angefüllt; 50 bis 60 Meilen genau in Süden von ſeinem Standpunkte ſah er ſehr hohes Land, welches ſeine Richtung nach Cap Comfort zu nehmen ſchien. Middleton unterſuchte nun noch die Weſtſeite der Welcome bis zur Inſel Brook Cobham, und den 13ten Auguſt trat er von dort ſeine Rückreiſe nach England an.

Dobbs war mit dem Reſultate dieſer Reiſe höchſt unzufrieden; es entſtand ein Federkrieg zwiſchen ihm und Middleton, in welchem Dobbs den Sieg davon trug. Er beſtand nun auf eine zweite Expedition, die auch im Jahre 1746 vor ſich ging. Die Regierung beſtimmte überdem durch eine Parlaments-Acte, eine Belohnung von 20000 L. Sterling für denjenigen, der die wichtige Entdeckung vollenden würde. Eine Geſellſchaft von Privatleuten beſchloß, die Koſten zu der zweiten Dobbsſchen Unternehmung herzugeben, und ſchoß in Actien von 100 L. 10000 L. zuſammen. Mit dieſer Summe wurden zwei Schiffe gekauft, die Dobs Galley von 180 Tonnen, und die California von 140

*) Ellis beſtimmte die Lage dieſer Inſel zu 62° 55′ N und 92° W.

Tonnen; Capt. William Moor erhielt das Commando des erſten Schiffs, Capt. Francis Smith das der California. Der Geſchichtſchreiber dieſer Reiſe Henry Ellis, ging als Agent der Commitée der Geſellſchaft mit, überdem war ihm aufgetragen, phyſikaliſche Beobachtungen anzuſtellen, und von den Küſten genaue Karten zu verfertigen. Das Letztere hat er ſchlecht erfüllt; denn bei ſeinem Buche befindet ſich nur eine einzige Karte nach einem ſehr kleinen Maaßſtabe, und in vielen Stücken unrichtig.

Die Expedition ſegelte den 27ten Mai 1746 von Yarmouth. Den 8ten Juli ſah man die Reſolution-Inſeln am Eingange der Hudſons-Straße. In der Nähe der Savage-Inſeln kamen mehrere Eſquimeaux an Bord der Schiffe. Den 19ten ſah man 20 Meilen in Süden die Inſel Cap Charles. Den 30ten befand man ſich bei der Inſel Salisbury am weſtlichen Ende der Hudſons-Straße. Den 2ten Auguſt wurde das Cap Diggs und den 4ten die Inſel Manſel doublirt. Den 11ten erreichten die Schiffe die Weſtküſte der Hudſons-Bay in 64° der Breite, und den 19ten die Inſel Brook Cobham oder Marble Island. Hier wurde beſchloſſen, die genaue Unterſuchung von Sir Thomas Roes Welcome bis zum folgenden Sommer zu verſchieben, und den Winter im Port Nelſon zuzubringen. Der Lauf der Schiffe wurde dieſem Beſchluß zufolge nach dem Fluſſe dieſes Namens gerichtet, wo ſie den 26ten glücklich ankamen. Ellis beſtimmte die Breite von Fort York zu 57° 20′ N und die Länge aus einer von ihm daſelbſt beobachteten Mondfinſterniß 93° 58′. Den 9ten Juni des folgenden Jahres verließen die Schiffe ihren Winter-Aufenthalt und ſegelten den 22ten aus dem Fluſſe. Den 30ten Juni ſah man Centry-Isl in 61° 40′; den 2ten Juli Knights Isl in 62° 2′. Man ſegelte mehrere Inſeln vorbei, als Merry's, Jones und Sir Biby's Isl, welche alle wüſte und felſigt ſind. Letztere Inſel liegt von dem Eingange der Nevils-Bay in einer Entfernung von 15 Meilen. In 62° 47′ wurde ein Einſchnitt Corbets-Inlet genannt. Das Cap Jalabett beſtimmte er zu 63° 15′ das Cap Fullerton zu 64° 15′ und ein von ihm ſogenanntes Cap Frey zu 64° 32′. Man machte die Entdeckung eines andern großen Einſchnitts, welcher bei ſeinem Anfange eine Breite von 9 bis 12 Meilen hatte, ſich dann mehr und mehr ausdehnte, und 24 Meilen vom Eingange über 20 Meilen breit war, nachher aber wieder abnahm. Seine Richtung war zuerſt NNW und dann ganz weſtlich. Ellis gibt dieſer Bay den Namen Cheſterfield Inlet; ſie wird aber auch Bowders Inlet genannt. Sie wurde nicht ganz bis an das Ende unterſucht, folglich ſchien es wenigſtens damals nicht unmöglich, daß hier die NW Durchfahrt noch zu finden ſeyn könnte. Ellis ſelbſt war dieſer Meinung, und es iſt wirklich merkwürdig, daß man dieſe Bay nicht genauer unterſuchte, ehe man nach der Wager-Bay ſegelte. Den 29ſten kamen die Schiffe daſelbſt an; der Eingang in dieſe Bay wurde von Ellis zu 65° 33′ N und zu 88° W beſtimmt. Cap Montague bildet die nördliche und Cap Dobbs die ſüdliche Spitze des Einganges. Man ſegelte die Bay hinauf und ankerte in einem guten Hafen, der den Namen Douglas Harbour erhielt. Von hier aus wurden die Böte der Schiffe zweimal ausgeſchickt die Bay genau zu erforſchen; man fand aber nirgends eine Verbindung mit einem Landſee oder mit einem Fluſſe, ſie war überall vom Lande eingeſchloſſen. Den 15ten verließen die Schiffe die Wager-Bay, und die Rückreiſe nach England wurde beſchloſſen. Den 27ſten ſah man Cap Pembroke; den 28ſten ſegelte man die Inſel Manſel vorbei und den 14ſten October kamen die Schiffe glücklich in Yarmouth an.

Da nach Ellis eigenem Berichte die Möglichkeit noch Statt fand, in dem Cheſterfield Inlet die gewünſchte Durchfahrt zu finden, ſo ſchickte die Hudſonsbay-Compagnie im Jahre 1761 den Capitain

Chriſtopher in der Schaluppe Churchhill ab, um dieſe Bay genau zu unterſuchen. Der Capitain Chriſtopher ſegelte von Fort Churchhill ab, unterſuchte die Bay, kehrte aber ſo wie das Waſſer weniger ſalzig zu werden anfing, und er nun in einem Fluſſe zu ſeyn glaubte, zurück. Um nun noch jeden Zweifel welcher über dieſe Bay Statt finden konnte, zu heben, ward der Capt. Chriſtopher das folgende Jahr abermals dahin abgeſchickt, in Begleitung eines Cutters, unter dem Commando eines Capt. Norton. Die Unterſuchung der Cheſterfield-Bay ward nun vollendet und man fand, daß ſie ſich 170 Meilen weit vom Meere in einem See von ſüßem Waſſer endigt. Der See war 63 Meilen lang und 15 bis 30 Meilen breit; am weſtlichen Ende fand ſich ein Flüßchen, das ebenfalls landeinwärts unterſucht ward bis es ſich verlor.

In allen Erwartungen die Dobbs über das Auffinden der nordweſtlichen Durchfahrt gehabt hatte war er alſo getäuſcht; ein neuer Strahl von Hoffnung zeigte ſich, und er unterließ auch hier nicht auf den Grund zu kommen. Laut Ausſagen eingeborner Amerikaner, welche von Norden her zum Handel nach den Etabliſſements der Hudſons-Bay kommen, gibt es einen Fluß, der ſich in das Eismeer ergießt und des vielen Kupfers wegen, das in demſelben gefunden wird, den Namen Kupferbergwerk-Fluß führt (Copper mine river). In der gewiſſen Hoffnung, daß vermittelſt dieſes Fluſſes die Durchfahrt gefunden werden würde, drang er in die Hudſonsbay-Compagnie, den Fluß unterſuchen zu laſſen, und im Jahre 1779 wurde Hearne dahin abgefertigt. Am 7ten Dezember des nämlichen Jahres reiſte er ab. Seine merkwürdige Fußreiſe die 1300 Meilen betrug bis zur Mündung des Kupferfluſſes und zurück bis Fort Prince of Wales, dauerte 1 Jahr und 7 Monaten; allein das Reſultat der Reiſe war nichts weniger als günſtig für das Syſtem des Herrn Dobbs. Hearne fand den Fluß ſo ſeicht, daß er kaum einen Indianiſchen Canot tragen konnte; auch war er mit Sandbänken und Waſſerfällen angefüllt. Nach Hearne's Beobachtungen liegt die Mündung des Fluſſes in 72° N und 25° W von dem Orte ſeiner Abreiſe in 58° 50′ W. Die Breite möchte indeß zu nördlich ſeyn. Dalrymple hat eine von den Amerikaniſchen Indianern auf Häuten gezeichnete Karte in Beſitz gehabt, auf welcher der Coppermine Fluß in Verbindung mit dem Meere nördlich von Repulſe-Bay ſteht; es war daher Dalrymple's Meinung, daß die Repulſe-Bay nicht im Norden geſchloſſen, wie ſie es nach Middletons Bericht ſeyn müßte, ſondern mit dem nördlichen Eismeere durch den Coppermine Fluß verbunden ſey. Man muß nicht unbemerkt laſſen, daß Dalrymple ein eifriger Vertheidiger der N W Paſſage war (Dalrymple memoir of a map of the lands around the North Pole).

Seit dieſer Reiſe iſt kein Verſuch mehr gemacht worden, in der Hudſons-Bay eine Verbindung mit dem nördlichen Theile des großen Oceans zu ſuchen, obgleich Ellis eine ſolche Verbindung für ſehr wahrſcheinlich hält, und ſie in der Cheſterfield-Inlet und in der Repulſe-Bay will geſucht haben.

Im Jahre 1764 beſchloß die Kaiſerin Catharina, die bekanntlich ſich lebhaft für alles Wiſſenſchaftliche intereſſirte, von Archangel aus eine Reiſe nach dem Nordpol unternehmen zu laſſen. Für den Handel Rußlands, der damals noch in ſeiner Kindheit war und der Natur der Dinge gemäß noch lange in einem unvollkommenen Zuſtande bleiben mußte, war ein kürzerer Weg nach den Japaniſchen und Chineſiſchen Gewäſſern von keiner Wichtigkeit; es war daher nur Eifer für die Wiſſenſchaften, der die große Kaiſerin zu der Unternehmung bewog. Den Befehl der Expedition, die aus drei Schiffen beſtehen ſollte, erhielt der Brigadier nachmaliger Admiral Tſchitſchagoff, und noch in demſelben Jahre gingen die Schiffe von Archangel nach Kola ab, wo ſie den Winter bleiben ſollten.

Den 10ten Mai 1765 ſegelte Tſchitſchagoff von Kola, und den 16ten Juni ankerten die Schiffe in Klok-Bay (das Bell-Sound der Engländer) an der Küſte von Spitzbergen; hier blieben ſie bis zum 4ten Juli, und nahmen nun ihre Richtung gerade nach Norden zu. Den 21. Juli erblickte man Prince Charles-Inſel und den 24ſten beobachtete man in 80° 21′; die Länge betrug 7° 41′. Von dieſem Tage an ward es, trotz aller Anſtrengung unmöglich, weiter nach Norden vorzudringen; täglich fand man ſich um einige Minuten weiter nach Süden zurückgedrängt, und als am 29ſten Juli (9. Aug.) der Wind ſtark aus Nord zu wehen anfing, und große unabſehbare Eismaſſen, die ſich von N O bis W S W ausdehnten, den Weg ganz und gar verſperrten: ſo beſchloß der Commodore mit Einwilligung ſeiner Capitaine zurückzukehren. Bei den täglich größer werdenden Schwierigkeiten und der ſo ſehr vorgerückten Jahrszeit, konnte eine größere Beharrlichkeit nur der Expedition ſchaden, und durchaus keinen glücklichen Erfolg verſichern. Der ungünſtige Ausgang dieſer Fahrt war dem Grafen Tſchernitſcheff, Präſident des Admiralitäts-Collegiums ein harter Schlag, und im vollen Unmuthe über die fehlgeſchlagene Erwartung ſchrieb er dem Commodore einen officiellen Brief, der mehrere Aeußerungen der Unzufriedenheit enthielt und beſonders ihm den Vorwurf machte, ſich nicht eifrig genug gezeigt zu haben, den ihm gegebenen Auftrag auszuführen. Der Capitain Tſchitſchagoff, der ſelbſt nach St. Petersburg gereiſt war, rechtfertigte ſich indeß in ſeiner Antwort hinlänglich, und ſelbſt der entfernteſte Verdacht gegen ihn verſchwand ſowohl bei der Kaiſerin als ihrem Miniſter. Beide hatten an der Ausführbarkeit des Unternehmens nicht gezweifelt; die Täuſchung ihrer Erwartungen hatte ſie daher im Unmuthe zu einer Ungerechtigkeit verleitet, die ſie bald erkannten und auch wieder gut machten. Ein zweiter Verſuch ward beſchloſſen, und zum Beweis des Zutrauens, den die Kaiſerin in die Geſchicklichkeit und den Muth des Capitain Tſchitſchagoff ſetzte, ernannte ſie ihn abermals zum Chef der zweiten Expedition, die aus den nämlichen drei Schiffen beſtand. So völlig gerechtfertigt in der Meinung ſeiner Monarchin und vielleicht auch in der des Miniſters, reiſte Capitain Tſchitſchagoff im Februar 1766 von St. Petersburg nach Archangel und von da nach Kola ab. Hier fand er die Schiffe der Expedition völlig ausgerüſtet, und den 19ten Mai ſegelte er ab. Es gelang ihm dießmal um einige Minuten weiter nach Norden vorzudringen. Den $\frac{18}{29}$ Juli beobachtete man in 80° 28′; das im Norden feſtſtehende Eis ließ indeß keine Hoffnung übrig, nun weiter mehr nach Norden vorzudringen, und es ward den folgenden Tag die Rückkehr nach Archangel beſchloſſen. Man befand ſich damals in 79° 56′ 38″ beobachteter Breite, in der Nähe der Küſte von Spitzbergen, die man von S O 52° bis S W° relevirte. Den 31ſten Juli liefen die Schiffe in die Klok-Bay ein, um die hier zurückgelaſſene Proviſion, und andere Vorräthe an Bord zu nehmen. Den 8ten Auguſt ſegelten die Schiffe aus der Klok-Bay, den 9ten September ankerten ſie auf der Rhede von Archangel und hiemit endigte ſich die Expedition.

Wir haben jetzt nur noch von einem Verſuche Bericht abzuſtatten, eine nördliche Durchfahrt zu finden, nämlich von dem des Capitains Phipps im Jahre 1773.

Die Schiffe Racehorſe und Carcaß, erſteres commandirt von dem Capt. Phipps, letzteres von dem Capt. Ludwidge, ſegelten den 4ten Juni 1773 von der Nore. Den 28ſten in der Länge von 7° 50′ Oſt, ſah man in Oſten die Küſte von Spitzbergen in einer Entfernung von 30 bis 35 Meilen, und den Tag darauf das Schwarze Cap, deſſen Lage Phipps zu 78° 13′ N und zu 10° 36′ O beſtimmte. Das Schwarze Cap iſt die Südſpitze einer Inſel, welche in einer faſt gleichen Richtung mit der Küſte von Spitzbergen nicht weit davon liegt, und aus dieſer Urſache wohl von den Holländern

Forland genannt iſt. Die Engländer nennen ſie Prince Charles Island; die Nordſpitze heißt Vogelhook auch Faire-Foreland (das ſchöne Vorgebirge.) Den 13ten Juli ankerte Phipps auf der Rhede von Vogelſang, welche die alten Engliſchen Seefahrer Nord-Hafen nannten, *) die Nordoſt-Spitze dieſer Rhede iſt das ſogenannte Cloven-Cliff (geſpaltene Felſen). Die Breite von Cloven-Cliff wurde von Phipps zu 79° 53′ und die Länge nach den Chronometern zu 9° 59′ 30″ beſtimmt; die Lage von Cap Hackluyt, einer Inſel, welche die Holländer Amſterdam-Inſel nennen, zu 79° 47′ N und 9° 11′ 30″ O. Den 18ten ſegelte Phipps von der Rhede Vogelſang nach Norden; des vielen Eiſes wegen machten die Schiffe jedoch nur geringe Fortſchritte. Endlich wurde es den 25ſten N O frey, und man erreichte die Inſel Moffen, welche 4° im Oſten von Cap Hackluyt liegt. Den 27ſten befand man ſich nach der Schiffs-Rechnung in 80° 14′ N und in 14° 59′ 30″ der Länge, nach den Chronometern. Eine unabſehbare in einer Oſt- und Weſt-Richtung liegende Eismaſſe, verſperrte hier den Weg nach Norden; dieß war während der ganzen Reiſe die höchſte Breite, welche die Engliſchen Schiffe erreichten. **) Den 29ſten in 80° 24′ 56″ beobachteter Breite zeigte ſich im Süden eine Oeffnung; man hielt ſie für die Meerenge Waygatz oder Hinlopen, welche das Nordoſt-Land von Spitzbergen von der Haupt-Inſel trennt. Die Schiffe avancirten jetzt bei Wenigen nach Oſten, und in der Breite von 80° 30′ befanden ſie ſich bei den 7 Inſeln im 19° der Länge. Zuletzt wurden ſie ſo ſehr vom Eiſe eingeſchloſſen, daß mehrere Tage hindurch jede Hoffnung verſchwand, die Schiffe zu retten. Capt. Phipps beſchloß daher ſie dem Eiſe Preis zu geben, und nur die Böte mit den nothwendigſten Artikeln über das Eis hinweg zu ziehen bis zu der Nordſpitze von Spitzbergen, wo ſie den Winter hätten zubringen müſſen. Von einem Berge auf einer der Inſeln hatte man eine Ausſicht von 35 Meilen, man ſah aber in Norden und in N O durchaus nichts als eine einzige nur durch den Horizont begränzte Eismaſſe. Endlich erhob ſich den 9ten Auguſt ein Wind aus Oſten, und befreyte die Engländer von dem ſchrecklichen Schickſale, das ſie treffen mußte, wenn ſie ihre Schiffe hätten verlaſſen müſſen. Phipps ankerte hierauf in dem Hafen von Smeerenberg, ſegelte von hier den 19ten und trat nun ſeine Rückreiſe nach England an, wo er zu Ende September ankam.

Einige Jahre vor dieſer Reiſe, hatte der berühmte Weltumſegler Bougainville ſeiner Regierung den Vorſchlag zu einer Reiſe nach dem Nordpol gemacht, und in dieſem zwei Wege angedeutet, auf welchen der Pol am wahrſcheinlichſten zu erreichen ſey. Die Franzöſiſche Regierung verwarf dieſen Plan, den Bougainville indeß der Engliſchen Admiralität mittheilte, als die Reiſe des Capitain Phipps beſchloſſen war, mit der Anzeige, welche von den zwei von ihm vorgeſchlagenen Routen ihm die zweckmäßigere ſchien. Capitain Phipps wählte jedoch nicht die von Bougainville empfohlene Route. ***)

Im Jahre 1776 unternahm Capt. Paget von der franzöſiſchen Marine eine Reiſe nach dem Nordpol. Er hatte einige Jahre früher eine Reiſe nach dem Südpol gemacht ****) und wünſchte ſich auch

*) Die von den Holländern genannte Smeerenberg-Bay nannten ſie Südhafen.

**) Nimmt man an, daß die eſtimirte Breite von Phipps richtig ſey, ſo iſt Phipps um 20′ dem Pole näher gekommen als der Admiral Tſchitſchagoff.

***) Account of the life and writings of M. de Bougainville by M. le Chevalier de Lambre, im erſten Bande des Journals of Sciences and arts. 1819.

****) Pagets Bericht von dieſer Reiſe in den Jahren 1773 und 1774 hat das Sonderbare an ſich, daß er Kerguelen, den Chef dieſer, von Seiten der Regierung veranſtalteten Expedition, gar nicht nennt. Sie beſtand wie wir dieß durch den Aſtronom Rochon, der auch die Reiſe mitmachte, wiſſen, aus den Schiffen Roland von 64 Kanonen, Capt. Kerguelen; aus der Fregatte Oiſeau, Capt. Roſnevet und der Corvette La Dauphine; Paget ſagt nur, daß er ſich am Bord des Rolands befunden habe.

über den Zuſtand des nördlichen Eismeers zu belehren, und daſelbſt phyſikaliſche Beobachtungen über den Stand des Barometers, über die Bildung des Eiſes, über den Salzgehalt des Meerwaſſers u. ſ. w. anzuſtellen. Da er jedoch die Reiſe auf einem holländiſchen zum Wallfiſchfange beſtimmten Schiffe gemacht hat, ſo würde ich ihrer gar nicht erwähnen, wenn ſie ſich nicht dadurch auszeichnete, daß dieſes holländiſche Schiff weiter nach Norden gekommen iſt, als irgend eines früher (ich ſetze voraus daß Paget ſelbſt mit eigenen Inſtrumenten die Beobachtungen für die Breite angeſtellt hat, wie freilich aus ſeiner Reiſebeſchreibung nicht deutlich hervorgehet.) Doch glaube ich nicht, daß es den 82ſten Grad der Breite erreicht hat, wie es auf ſeiner Karte und in dem von der Akademie der Wiſſenſchaften abgeſtatteten Berichte über dieſe Reiſe angedeutet iſt. Er ſpricht ſelbſt nie von einer höhern Breite als 81° und vielleicht etwas darüber, und zwar den 16ten Mai, wo aber nach dem tabellariſchen Journal nur 81° 00 angeführt iſt. Den 11ten Mai ſagt Paget ausdrücklich, daß die Breite 80° 38′ geweſen ſey, aber auch dieſe Breite und nun vollends die von 81° iſt höchſt merkwürdig, da alle Seefahrer ſelbſt Hudſon, Tſchitſchagoff und Mulgrave nicht ſo weit haben kommen können, und der Zweck des Holländers wahrlich nicht geweſen iſt den Pol zu erreichen, welches Paget übrigens ſehr möglich hält, und zwar würde nach ſeiner Meinung die Fahrt dahin am ſicherſten zwiſchen Spitzbergen und Nova-Zemlia gelingen.

Die letzte Reiſe von Cook hatte außer der genauen Erforſchung der nördlichen Küſten Amerikas, auch den Zweck, zu unterſuchen, ob nicht irgendwo eine Verbindung mit dem Atlantiſchen Meere zu finden ſey; zu gleicher Zeit wurde der Lieut. Pickersgill abgeſchickt, um ähnliche Unterſuchungen in der Baffins- und Hudſonsbay anzuſtellen; dieſe letzte Expedition fiel ſehr unbefriedigend aus, Pickersgill befand ſich kaum am Eingange der Baffins-Bay, als er nach England zurückkehrte. Die Reſultate der merkwürdigen Reiſe Cook's ſind zu bekannt als daß ich es für nöthig halten ſollte ſie hier anzuführen.

Supplement *)

geſchrieben im November 1819.

Die vielen vergeblichen Verſuche eine nördliche Durchfahrt zu finden, ſchienen endlich die Gewißheit erzeugt zu haben, ſie könne nicht exiſtiren, und man hielt das Problem für gelöſt; indeß fing man ſeit einigen Jahren an, Zweifel gegen die aufgeſtellten Beweiſe zu erheben und das Gelingen eines neuen Verſuchs für nicht unmöglich zu halten. Die Abfertigung des Lieut. Kotzebue, um die Durchfahrt von Weſten nach Oſten zu ſuchen, erregte die Aufmerkſamkeit Europa's; es war natürlich, daß die Engländer welche die erſten Verſuche, eine nördliche Durchfahrt zu finden, gemacht hatten, ſich die endliche Entdeckung derſelben nicht gern wollten von einer andern Nation entreiſſen laſſen. Doch dieß möchte

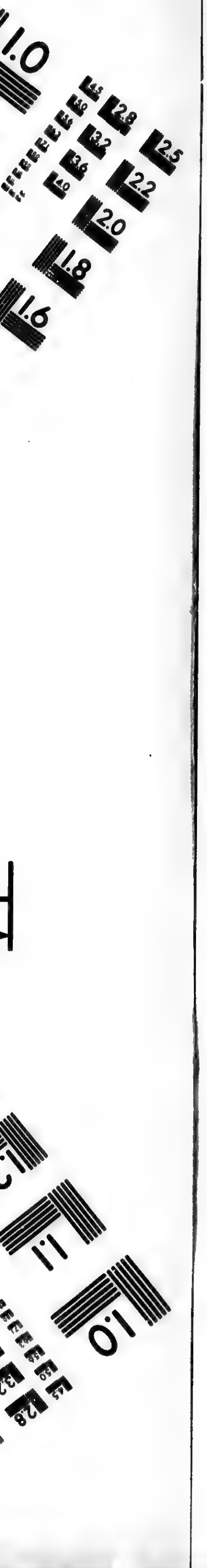
*) Im Jahre 1812, in welchem ich meine hiſtoriſche Ueberſicht der Polar-Reiſen ſchrieb, mußte ich ſie mit der Reiſe des Capt. Phipps und der von Cook ſchließen. Der Vollſtändigkeit wegen füge ich hier einen Bericht über die Engliſchen Expeditionen im Jahre 1818 hinzu.

IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)

6"

Photographic Sciences Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503



wohl das ſchwächſte Motif zu ihrer Expedition im Jahre 1818 geweſen ſeyn. Von einer Nation, die durch ihre wiederholten Entdeckungs-Reiſen der Wiſſenſchaft größere Schätze zugeführt hat, als alle übrigen maritimen Nationen Europas zuſammen genommen, war es zu erwarten, daß ſie die glückliche Zeit des wiedergekehrten Friedens zu Unternehmungen anwenden würde, durch welche die Wiſſenſchaften bereichert werden mußten. Es waren nicht zwei Jahre ſeit dem Abſchluſſe des Friedens verfloſſen, und ſchon hatte die Engliſche Admiralität Schiffe abgefertigt, die Küſten des mittelländiſchen Meeres, die Küſten von Afrika, ſo wie das Innere dieſes Continents, die Küſten von Neu-Holland, von China und Corea, ſo wie die größern Seen Amerikas zu erforſchen und neu aufzunehmen. Könnte eine ſolche Nation wohl gleichgültig gegen das einzige geographiſche Problem bleiben das dem Seemann noch zu löſen übrig iſt? — Hiezu kam noch der Umſtand, daß die von dem Wallfiſchfange in den Jahren 1816 und 1817 zurückkehrenden Schiffe die Nachricht mitbrachten, daß das Eis, das ſeit Jahrhunderten die öſtlichen Küſten Grönlands umkreiſte, ſich gelöſt habe, und daß mehrere Schiffe bis zum 33° geſegelt waren ohne durch Eis gehindert zu werden. Die Engliſche Regierung beſchloß daher im Jahre 1818 zwei Expeditionen, jede von zwei Schiffen, abzuſchicken; die Eine ſollte gerade nach Norden ſegeln, die andere nach der Baffins-Bay. Eine ſinnreiche Hypotheſe war von dem berühmten Barrow, Secretair der Admiralität, den man als den Urheber beider Expeditionen anſehen kann, aufgeſtellt, als ſey der Nordpol von einem Eisfreien Meere umgeben, und es käme daher nur darauf an, die Gränzen dieſes Baſſins zu erreichen, um dann durch den Pol ſelbſt die Fahrt aus dem Atlantiſchen in den groſſen Ocean zu machen. Die Erfahrung indeß von Hudſon, Tſchitſchagoff und Lord Mulgrave daß es unmöglich ſey, zwiſchen Grönland und Spitzbergen weiter nach Norden als bis zum 81° vorzudringen, ward auch nun von dem Capitain Buchan, dem das Commando der Polar-Expedition gegeben war, aufs neue gemacht, und es iſt nicht wahrſcheinlich, daß dieſer Verſuch je wiederholt werde. Die Durchfahrt in N W zu finden, ſchien weniger unmöglich, und wenn ſie auch nicht gefunden werden ſollte, ſo verſprach die Unternehmung in geographiſcher Hinſicht beſonders reichlichen Erſatz für das Mißlingen derſelben: eine Erwartung, die nicht getäuſcht worden iſt.

Zum Chef dieſer Expedition wurde der Capitain Roß ernannt, ein trefflicher Seemann, welcher ſeltene wiſſenſchaftliche Kenntniſſe in ſeinem Fache beſitzt, und überhaupt unter den vielen vorzüglichen Offizieren der Engliſchen Marine, einen ausgezeichneten Platz einnimmt. Capt. Roß hatte bereits mehrere Reiſen nach dem Norden unternommen, und auf einer Fahrt nach Archangel im Jahre 1814 ſehr ſchöne aſtronomiſche Beobachtungen gemacht, ſo wie eine Karte des weißen Meers verfertigt, an welcher es bis dahin der Engliſchen Marine ganz und gar gemangelt hatte. Die zur Expedition beſtimmten Schiffe: die Iſabella von 385 Tonnen, und der Alexander von 252 Tonnen unter dem Commando des Lieut. Parry, wurden zu der gefährlichen Navigation eigens eingerichtet und auf das zweckmäßigſte von Außen und von Innen verſtärkt, wie dieß aus der Beſchreibung die der Capt. Roß in ſeinem Werke gegeben hat, zu erſehen iſt. Beide Schiffe wurden mit einer Menge aſtronomiſcher und phyſikaliſcher Inſtrumente, von denen manche erſt zu dieſer Reiſe erfunden worden waren, verſehen, ſo wie mit vielen andern Dingen, von welchen in des Capt. Roß Buche ein ausführliches Verzeichniß gegeben iſt. Die Iſabella hatte unter andern 7 Chronometer: 4 von Arnold, 2 von Earnshaw und einen von Parkinſon und Frodsham. Die Inſtruction wurde von dem gelehrten Secretair der Admiralität Hr. Barrow geſchrieben.

Den 25ſten April ſegelte die Expedition von Scheerneß, den 30ſten ankerte ſie in dem Sunde von Braſſa, den ſie am 3ten Mai verließ und nun den Cours nach der Südſpitze Grönlands zu nahm. Auf dieſer Fahrt wurden in 59° 30′ N und 17° 30′ W und in 57° 30′ N und zwiſchen 28° 20′ und 30° 15′ W, aber vergeblich, zwei Gefahren geſucht, die auf den Karten unter dem Namen Olof Cramer und Buß vorkommen. Den 26ſten erblickte man in 58° 31′ N, 5° W vom Cap Farewell den erſten Eisberg, der ungefähr 1000 Fuß lang und 40 Fuß hoch war.

Von dem 24ſten May wurde täglich ein Cylinder von Kupfer über Bord geworfen, deren eine große Menge embarquirt worden waren, um die Richtung des Stroms zu erfahren. Ein ſolcher Cylinder enthielt eine Anzeige der Länge und Breite des Schiffs, der Abweichung der Magnetnadel, und in ſechs verſchiedenen Sprachen eine Bitte an die Perſon, welche denſelben finden ſollte, ihn der Admiralität zuzuſtellen. *)

Die Exiſtenz der letztgenannten Gefahr, hat man einer erdichteten Nachricht zu verdanken, laut welcher das Schiff, die Buße von Bridgewater, eins von den 15 Schiffen, die zu der dritten Expedition Forbishers im Jahre 1578 gehörten, im SO von Frisland eine Inſel geſehen haben ſoll, welche ſicher nie exiſtirt hat. Ich habe früher in dieſer Ueberſicht und ausführlicher von der Entdeckung des Schiffs Emanuel geſprochen.

Nachdem man die Südſpitze von Grönland umſchifft hatte, ohne ſie jedoch zu ſehen, richtete Capt. Roß ſeinen Lauf nach Norden in die Baffins-Bay und den 3ten Juni ſah man in einer Entfernung von 40 — 50 Meilen das erſtemal die Küſte von Grönland, ein wenig ſüdlich von Coquin-Sound. Den 14ten Juni ſah man die Wallfiſch-Inſel; ſie liegt im Süden von Diſcoe, und wird von den Dänen, die hier ein kleines Etabliſſement von 100 Esquimeaux unter dem Befehl einiger wenigen Europäer haben, um Wallfiſche und Seehunde zu fangen, Kronprinz-Inſel genannt. Von dem Befehlshaber dieſes Etabliſſements erfuhr Capt. Roß, daß der vergangene Winter ungewöhnlich ſtreng geweſen, daß die See, die in der Regel erſt im Februar zufriert, ſchon im December zugefroren ſey, und daß Love-Bay und die Straße Waygatz noch mit Eis angefüllt ſeyen. Da Capit. Roß des Eiſes wegen nicht nach Norden ſegeln konnte, ſo kehrte er den 17ten Juni nach Süden zurück nach der Waygatz-Straße, wo 45 Wallfiſch-Fahrer aus der nämlichen Urſache lagen; und da es wahrſcheinlich war, daß er mehrere Tage hier zubringen würde, ſo befeſtigte er das Schiff an einem Eisberge, eine Meile von der NW Küſte der Waygatz-Inſel, und ließ die aſtronomiſchen und phyſikaliſchen Inſtrumente ans Land bringen. Die Waygatz-Inſel iſt 9 Meilen lang, in 70° 26′ 17″ nördlicher Breite, und 54° 51′ 49″ weſtlicher Länge. Die Breite wich um einen halben, und die Länge um 5° von den frühern Beſtimmungen ab. Die weſtliche Abweichung der Magnetnadel wurde zu 72° 9′ 28″ und die Inclination zu 82° 48′ 47″ beſtimmt. Die Höhe der Inſel betrug 1400 Fuß. Ueber 700 Eisberge waren zu ſehen; derjenige, an welchem die Iſabella befeſtigt war, enthielt viel ſüßes Waſſer, und die Schiffe füllten hier ihre leergewordenen Waſſer-Tonnen. Den 20ſten Juni verließen die Schiffe die Straße Waygatz, da das Eis ſich zu trennen anfing, allein nur auf kurze Zeit, und ſie waren bald

*) Einer von dieſen den 24ſten Mai in der Nähe des Caps Farewell über Bord des Alexanders geworfenen Cylindern, wurde den 17ten März 1819 an der Küſte von Irland in der Bay Killala auf der Inſel Bartrah in 54° 13′ N und 9° W aufgefiſcht. Der Strom hatte folglich dieſen Cylinder durch den ganzen Atlantiſchen Ocean und zwar mit einer Geſchwindigkeit getrieben, die im Durchſchnitt 4 Meilen beträgt.

gezwungen in der Nähe des Caps Four Island Point, wo ein Däniſches Etabliſſement iſt, auf gleiche Weiſe zu ankern d. h. ſich an einem Eisberge zu befeſtigen. Den 24ſten verſuchte man zwiſchen Eisbergen und Eisfeldern, weiter zu kommen, was aber ſehr langſam von Statten ging. Den 3ten Juli hatte man die Frauen-Inſel und das von Davis genannte Vorgebirge Saundersons-Hope erreicht. Capt. Roß fand die Tiefe in der Nähe des Landes ſehr groß, dahingegen weſtlicher weit geringer, was vielleicht die Urſache ſeyn mag, daß in der Mitte der Bay mehr Eis zu finden iſt, indem die großen Eisberge daſelbſt ſtranden und an dieſen das ſchwimmende Eis ſich anſetzt.

Den 23ſten Juli erreichten die Schiffe die Parallele von 75° 12': die größte Breite, welche die Wallfiſchfahrer zu erreichen pflegen. Eine große Vertiefung zwiſchen 75° 12' und 76° erhielt den Namen Melville-Bay, ein hoher Felſen in der Mitte derſelben Melville Monument. Den 7ten Auguſt in 75° 54' N und 65° 32' W, war die Iſabella in großer Gefahr vom Eiſe zerquetſcht zu werden, nur die auſſerordentlich ſtarke Bauart und innere Befeſtigung rettete ſie.

Den 10ten Auguſt erhielten die Schiffe einen Beſuch von den nördlichen Esquimeaux, ein Volk das nie früher die geringſte Gemeinſchaft mit Europäern gehabt hatte. Zur Verſtändigung mit ihnen war ein auf der Iſabella ſich befindlicher Grönländer Sakheuſe, den man aus England mitgebracht hatte, von großer Hülfe. Die Communication mit dieſen Esquimeaux dauerte 6 Tage, von dem 10ten bis zum 16ten Auguſt, an welchem Tage das Eis es den Schiffen möglich machte, ihren Lauf nach Norden fortzuſetzen.

Die nördlichen Esquimeaux ſind klein von Wuchs, nicht über 5 Fuß groß, haben eine kupferbraune Farbe, ſind ſehr corpulent; in ihren Geſichtszügen gleichen ſie den ſüdlichen Esquimeaux; ihre Volksmenge muß unbedeutend ſeyn, da man nie mehr als 18 zu gleicher Zeit ſah. Außer kleinem Geſträuch wächſt in ihrem Lande kein Holz, daher bauen ſie ſich ihre Häuſer von Stein, 3 Fuß über und 3 Fuß unter der Erde. Ihre Begriffe ſind ſehr eingeſchränkt, ſie können nicht viel weiter als 5 zählen. Canots haben ſie nicht und die Schiffe hielten ſie für lebendige Weſen; es koſtete Sakheuſe viel Mühe, ihnen begreiflich zu machen, daß die Schiffe nur Häuſer von Holz ſeyen. Bis zur Ankunft der Engländer hielten ſie ſich für die einzigen Bewohner der Erde, indem ſie annehmen, daß im Süden von ihnen die Welt mit ewigem Eiſe begränzt ſey. Sakheuſe rief, wie er ſie ſah: das ſind unſere Väter! Es ſoll nämlich bei den ſüdlichen Esquimeaux eine Tradition ſeyn, als ob ſie von einem im Norden wohnenden Volke abſtammen, was auch die Aehnlichkeit der Sprache zu beweiſen ſcheint. Das Land das ſie bewohnen und von Capt. Roß Arctiſche Hochländer genannt wurde, liegt im nordöſtlichen Theile der Baffins-Bay, zwiſchen 76 und 77° 40' der Breite, und 60 und 72° weſtlicher Länge, iſt alſo ungefähr 120 Meilen lang und 20 Meilen tief. Es iſt ganz umringt von hohen Gebirgen, welche jede Communication mit dem übrigen Theile von Grönland unmöglich machen. Die See iſt reich an Wallfiſchen und das Land an ſchwarzen Füchſen, ſo wie es auch reichhaltige Eiſen-Minen hat. Eine Bay im öſtlichen Theile des Arctiſchen Hochlandes zwiſchen Cap Melville und Cap York, erhielt den Namen Prince-Regent-Bay; in der Mitte derſelben iſt die Inſel Buſhnan, die der Spitze Sowallick oder den Eiſen-Bergen gegenüber liegt, und auf welcher man den 8ten Auguſt landete. Von dem Eiſen, das die Berge enthalten ſollen, konnte keine Probe erhalten werden, einige Meſſer aber der Esquimeaux die man mitgebracht hat, ſind von dem berühmten Phyſiker Wollaſton unterſucht worden, welcher Nickel als einen der Beſtandtheile derſelben gefunden hat, was auf einen meteoriſchen Urſprung zu deuten ſcheint.

An dieſer Küſte ſah man eine Strecke von 8 Meilen mit roſenrothem Schnee bedeckt. Durch ein Mikroſcop unterſucht, ſchien der Schnee aus runden dunkelrothen Samenkörnern von gleicher Größe und Geſtalt zu beſtehen. Zuerſt glaubte man am Bord, daß dieſe rothen Samenkörnchen vegetabiliſchen Urſprungs ſeyn müßten, da auf den hinter dieſem farbigen Schnee liegenden 600 Fuß hohen Bergen (die aber nicht mit rothem ſondern mit weißem Schnee bedeckt waren) Geſträuch wuchs, das eine braungelbliche Farbe hatte. Wollaſton, welcher dieſen rothen Schnee unterſucht hat, findet, daß die äußere Rinde der Kügelchen farbenlos iſt, und daß die rothe Farbe von dem Inhalte der Kügelchen entſteht, der öhlig iſt, und ſich nicht in Waſſer, aber wohl in Weingeiſt auflöſen läßt. Im Ganzen glaubt Wollaſton doch, daß die Farbe einen vegetabiliſchen Urſprung habe. Andere Gelehrte in England hingegen, vertheidigen den animaliſchen Urſprung derſelben, indem ſie annehmen, daß die rothen Kügelchen Excremente der Alca alce ſind, die hier in großer Menge geſehen wird; ſo daß dieſe Sache noch nicht entſchieden zu ſeyn ſcheint. *)

Den 17ten Auguſt ſah man das von Baffin genannte Cap Dudley Diggs, deſſen Breite Roß nur wenige Minuten ſüdlicher fand, als ſie von Baffin beſtimmt worden war. Die Beſchwerden der Navigation zwiſchen Eisfeldern und Eisbergen waren außerordentlich groß; oft vergingen mehrere Tage und mehrere Nächte, wo ſich kein Mann von der Equipage nur auf einen Augenblick hinlegen konnte; die Leute waren unaufhörlich beſchäftigt, um mehrentheils auf dem Eiſe das Schiff zu ſchleppen, zu bogſiren oder zu warpen. Capt. Roß pflegte zum Erſatze des Schlafs den Leuten zur Mitternachtszeit ein Mahl von dem conſervirten Donkinſchen Fleiſche zu geben, was viel dazu beitrug, die Kräfte, folglich die Geſundheit der Leute zu erhalten.

Den 18ten Auguſt ſegelte man dem von Baffin genannten Wolſtenholm-Sound vorüber, der 50 bis 60 Meilen tief und bewohnt zu ſeyn ſchien; die Tiefe des Meers betrug 250 Faden; bald darauf ſah man auch die Cary's-Inſeln, 36 Meilen weit vom Lande, genau ſo wie ſie Baffin verzeichnet hat, deſſen Genauigkeit mehreremal von Roß geprieſen wird. Den 19ten ſah man in einiger Entfernung Baffins Wallfiſch-Sund, Hackluyt-Inſel und Smith-Sund; letzterer iſt über 50 Meilen tief, ſchien aber ganz und gar mit Eis angefüllt, und konnte daher nicht unterſucht werden. In 77° 45′ am nördlichſten Ende der Baffins-Bay im Weſten von Smith-Sund, ſah man eine tiefe Bay, die des vielen Eiſes wegen mit welchem ſie angefüllt war, ebenfalls nicht unterſucht werden konnte. Capt. Roß zeigt indeß, daß in dieſer Bay keine Durchfahrt möglich ſey, indem er ſelbſt und mehrere ſeiner Offiziere deutlich die Verbindung des Landes in jeder Richtung wahrgenommen hatten. Ein Cap am nördlichſten Ende der Bay in 77° 49′ N und 78° 41′ W erhielt den Namen Hurd nach dem Hydrographen der Admiralität. Die höchſte Breite, die Roß auf ſeinem Schiffe erreichte, war 76° 55′, und da Cap Hurd in 77° 49′ liegt, ſo betrug die Entfernung des Schiffs vom nördlichſten Lande 54

*) Die mikroſcopiſchen Beobachtungen des Hr. Bauer in Kew, beweiſen, daß dieſe Kügelchen Pflanzen ſind, die auf dem Schnee wachſen (there can be no doubt but this new specie of Uredo grows upon the snow where it is found) und zu einer neuen Gattung Pilze (Uredo) gehören, die er uredo nivalis zu nennen vorſchlägt. Die geringe Größe dieſer Pflanzen ſetzt in Erſtaunen, nicht weniger die Geſchicklichkeit des Naturforſchers eine ſo geringe Größe meſſen zu können. H. Bauer findet, daß der Durchmeſſer einer Uredo nivalis der 1600ſte Theil eines Zolls iſt. Man ſehe im 14. Hefte der von dem Königlichen Inſtitut in London herausgegebenen Journale (Journal of Literature, Science et the Arts) den intereſſanten Aufſatz des H. Bauer: Microscopical observations on the red snow by Francis Bauer. (Note in 1820.)

Meilen; in dieſem Augenblick war die Länge 74° 56′ 48″; die Abweichung 108°; die Inclination 86° 25′.

Den 23ſten Auguſt ſah man Baffins Alderman Jones Sund, der ebenfalls mit Eis angefüllt war, auch hier war keine Durchfahrt möglich, indem eine hohe Gebirgskette die Gränzen der Bay ausmachte. Den 25ſten in 76° 10′ N und 78° 30′ W betrug die Abweichung der Magnetnadel 109° 58′ die Inclination hatte bis 86° 00′ abgenommen. Eine Bay im Süden von Alderman Jones Sund erhielt den Namen Coburg-Bay, deren Südſpitze, die in 74° 35′ N. 78° 45′ W liegt, nach dem Hydrographen der Oſtindiſchen Compagnie, Cap Horsburgh genannt wurde. Von dieſem Cap nimmt das Land eine direct ſüdliche Richtung. Die Navigation erforderte der vielen Eisfelder wegen, von welchen die Schiffe immerfort umringt waren, die größte Vorſicht und Wachſamkeit. Den 31ſten Auguſt ſegelte man in eine große Bay, die nach Roß's Karte in einer Oſt- und Weſt-Richtung ſich von 76½° bis 84° W erſtreckt, und durch die Cap Byam Martin in 73° 30′ und Cap Cunningham in 74° 45′ gebildet wird. Der nördliche Winkel dieſer großen Bay wird auf Roß's Karte Lancaſter-Sund genannt; im nördlichen Winkel erhielt eine Vertiefung den Namen Barrow's-Bay. Roß ſegelte über 80 Meilen in dieſe Bay hinein, und als er glaubte, ſich von dem Zuſammenhange des Landes im Weſten überzeugt zu haben, kehrte er um und richtete ſeinen Cours nach dem Cap Byam Martin d. h. nach der ſüdlichen Spitze der großen Bay, der Roß keinen Namen gegeben hat, die aber Lancaſter-Sund genannt werden muß, da Baffin ſie ſo nannte. Den nördlichen Winkel, welchem Roß dieſen Namen gegeben hat, konnte Baffin, da er gar nicht in die Bay hinein ſondern nur vorübergeſegelt war, durchaus geſehen haben. Die Tiefe betrug auf der Stelle wo die Iſabella wandte, 650 Faden, die Abweichung der Magnetnadel 115° W; die Temperatur des Waſſers hatte ſich von 32 bis 37° vergrößert.

Daß Capt. Roß ſobald umkehrte und nicht verſuchte, tiefer in die Bay hineinzudringen, ward ihm bei ſeiner Rückkunft zum großen Vorwurfe gemacht. Der Lieut. Parry und der Arzt Fiſcher, (welcher ebenfalls eine Beſchreibung dieſer Reiſe herausgegeben hat) auf dem Schiffe Alexander, das nach Roß 8 Meilen weiter vom Lande entfernt war, behaupten den Zuſammenhang des Landes am Ende der Bay nicht geſehen, und alle Umſtände günſtig gefunden zu haben, in dieſer Bay die erwünſchte Durchfahrt zu finden. Capt. Roß hat ſich zwar gegen die ihm über dieſen Umſtand gemachten Anſchuldigungen in einer ſpäter erſchienenen ſehr gut geſchriebenen Schrift gerechtfertigt; er kann indeß nicht ganz von dem Vorwurfe frei geſprochen worden, die Bay nicht genau genug unterſucht zu haben, da ihn nichts hinderte den Cours nach Weſten fortzuſetzen. Da er noch 50 Meilen weit vom nördlichſten Lande entfernt war, ſo waren nur wenige Stunden noch nöthig, jedes Individuum auf beiden Schiffen zu überzeugen, daß die Bay rundum geſchloſſen ſey, kein Vorwurf hätte ihn treffen können, und die Nothwendigkeit wäre weggefallen die Unterſuchung hier zu wiederholen. Capt. Roß behauptet zwar, und ſeine Wahrhaftigkeit wird Keiner leicht bezweifeln wollen, nicht früher umgekehrt zu ſeyn, als bis er die Berge im Weſten im Zuſammenhange mit denen im Norden und Süden geſehen habe; nicht nur er ſelbſt hatte dieſen Zuſammenhang geſehen, ſondern mehrere ſeiner Offiziere, ſo auch der Capt. Sabine, wiewohl gerade dieſer am heftigſten gegen ihn aufgetreten iſt. Er behauptet durchaus keine Strömung bemerkt zu haben. Die Admiralität hat, um jeden Zweifel über dieſe verſchiedenen Meinungen zu heben, eine zweite Expedition abgefertigt, von welcher der nämliche Lieut. Parry das Commando bekommen, die den Lancaſter-Sund nochmals genau unterſuchen ſoll, und alsdann die Auf-

nahme der von Roß noch ununterſucht gelaſſenen Küſten Amerikas vollenden, wo vielleicht noch eine Durchfahrt gefunden werden könnte.

Den 3ten September war der Nebel ſo ſtark, daß faſt alle Compaſſe unwirkſam wurden. Daß Nebel und feuchte Luft einen ſtarken Einfluß auf die Magnetnadel haben, wird mehreremal von Capt. Roß angeführt. Den 5ten ſegelte man längs eines Theils der Weſtküſte der Baffins-Bay, die aber nicht von Baffin geſehen worden war, daher ſie Roß North Galloway nannte, ſo wie eine Strecke im Süden bis 71° 22′ von ihm den Namen North Ayr erhielt. Den 12ten September in der Breite von 70° 40′ ſegelte Roß 120 Meilen nach Oſten, um die auf einigen Karten verzeichnete James-Inſel aufzuſuchen, ohne ſie zu finden; in der Mitte des Canals d. i. zwiſchen der öſtlichen und weſtlichen Küſte der Baffins-Bay ſondirte man in 290 Faden. Zwei Meilen öſtlich von einer kleinen Felſen-Inſel, die den Namen Agnes Monument erhielt, ſah man den größten bis jetzt geſehenen Eisberg, deſſen Dimenſionen genau gemeſſen wurden: er war 4169 Yard (12507 Fuß) lang, 3869 Yard (11607 Fuß) breit, und 51 Fuß hoch; in 61 Faden war er geſtrandet.

Den 15ten ſah man in 70° 11′ N und 65° 30′ W 5 kleine Inſeln, die auf den Karten den Namen Salmon-Inſeln führen, und den folgenden Tag entdeckte man zwei Untieſen von anſehnlicher Ausdehnung in einer Oſt- und Weſt-Richtung; die nördlichere erhielt den Namen Iſabella Bank, die ſüdlichere Alexander Bank, auf der erſten betrug die Tiefe 18 Faden, auf der letzten 35 Faden. Den 18ten September ſah man Dyers-Cap und Davis Exeter-Bay. Den 19ten ſah man Cap Walſingham und den Berg Raleigh, gerade in der von Davis beſtimmten Breite in 66° 37′ der Breite und 61° 14′ der Länge. Den 21ſten ſah man das den 7ten Juni geſehene Cap Queen Ann; die Länge an dieſem und jenem Tage wurde genau übereinſtimmend gefunden. Den erſten October war man der Cumberland-Straße gegenüber.

Wiewohl Capt. Roß die feſte Ueberzeugung hat, daß im nördlichen und weſtlichen Theile der Baffins-Bay bis zur Cumberland-Straße keine Durchfahrt möglich iſt: ſo möchte es doch gerathener ſeyn, bis zur Rückkunft des Capitain Parry dieſe Behauptung nicht mit zu großer Gewißheit anzunehmen.

So behauptet auch Capt. Roß während ſeiner Navigation um die Küſten der Baffins-Bay herum, keinen Strom von Norden nach Süden wahrgenommen zu haben. Dieſes Factum, ſollte es ſich beſtätigen, iſt gerade dem entgegengeſetzt, was man mit ſo vieler Gewißheit angenommen hatte, und worauf in der That die Hypotheſe einer Oeffnung im Norden gegründet war. Mit Gewißheit läßt ſich indeß die Behauptung von Capit. Roß nicht annehmen. Diejenigen welche ſeine Meinung theilen, geben zwar zu, daß Eisberge und Eisfelder von Norden nach Süden getrieben werden; finden aber den Grund davon theils in den Nord-Winden, die in der Baffins-Bay im Sommer herrſchend ſind, zum Theil aber auch darin, daß das Schmelzen des Eiſes und des Schnees im Norden die Stärke der von dort kommenden Ebbe vermehrt und eine Bewegung des Waſſers von Norden nach Süden verurſacht. Dagegen wenden die Vertheidiger des nördlichen Stroms ein, daß das Herabſtrömen der Eisberge von Norden nach Süden unmöglich den Winden allein zugeſchrieben werden könne, weil ihre Wirkung auf ſo große Maſſen unter dem Waſſer (das Verhältniß wird wie 1 zu 6 angenommen d. h. man rechnet für jeden Fuß eines Eisbergs über dem Waſſer 6 Fuß unter dem Waſſer) nicht ſo beträchtlich ſeyn könne, um ſie die ganze Bay hinunter und in den Atlantiſchen Ocean hinein zu treiben. Ob dieſe Bewegung des Waſſers von Norden nach Süden, die unbezweifelt iſt, einer Strömung oder den Winden zuzu-

ſchreiben iſt, wird erſt dann entſchieden werden können, wenn wir gewiß wiſſen werden, ob das Land im Norden geſchloſſen iſt oder nicht. Bis dahin ſcheint die Hypotheſe einer Strömung von Norden nach Süden die wahrſcheinlichere zu ſeyn.

Die Cumberland-Straße wurde viel ſüdlicher gefunden, als ſie auf allen bis dahin bekannten Karten verzeichnet iſt; allein nach der Rückkunft der Schiffe, hat man eine Original-Karte von Davis gefunden, auf welcher die Breite der Cumberland-Straße ſehr genau angegeben iſt. Den 2ten October ſah man die Reſolution-Inſel. Capt. Roß ſuchte ihr ſehr nahe zu kommen, um ſeine Chronometer zu prüfen, da die Länge der Inſel mit großer Genauigkeit beſtimmt iſt; allein ſchlechtes Wetter hinderte ihn; er nahm nun ſeinen Cours nach Oſten und den 30ſten October ankerte er in Braſſa-Sund. Den 14ten November ankerten die Schiffe auf der Rhede von Grimsby (in der Nähe der Mündung des Fluſſes Humber.) Im Februar 1819, alſo 3 Monate nach der Rückkunft der Schiffe, erſchien die Beſchreibung der Reiſe aus der Feder des Capt. Roß prachtvoll gedruckt mit 24 Karten und ſchön geſtochenen Zeichnungen. Es kann dieß als Beiſpiel dienen, mit welcher Leichtigkeit literariſche Unternehmungen überhaupt in England ausgeführt werden. In weniger als 10 Monaten wurde die Reiſe gemacht, beſchrieben und gedruckt. *)

Die Reſultate dieſer Expedition ſind folgende: I. In Geographiſcher Hinſicht 1) die Beſtätigung der von Baffin entdeckten Bay, an welcher man zu zweifeln anfing; 2) die Berichtigung der Längen in der Baffins-Bay, in welcher Fehler von mehr als 5° gefunden wurden; 3) die Vernichtung von den Karten der Inſel James im Eingange der Baffins-Bay, die ihre Exiſtenz der unrichtigen Längen-Beſtimmung der gegenüberliegenden Küſten zu verdanken hat. Man hatte nämlich das von Davis genannte Land Cumberland, auf welchem ſich das Cap Walſingham und der Berg Raleigh befinden, für eine eigene Inſel gehalten, da das Land Cumberland nicht im 66ſten ſondern im 61ſten Grade der Länge liegt, ſo wie auch die Länge des Cap Queen Anne an der öſtlichen Küſte des weſtlichen Grönlands nicht 51, ſondern 53° 20′ iſt. Nach dieſen neuen Beobachtungen des Capt. Roß iſt die Weite der Davis-Straße nicht 400, wie ſie auf allen Karten angegeben iſt, ſondern 160 Meilen.

II. In nautiſcher und phyſikaliſcher Hinſicht. 1) Eine vollkommenere Methode zu ſondiren. Früher konnte man ſelten und zwar nur bei Windſtillen mit einiger Gewißheit in 100 Faden ſondiren. Durch Maßey's erfundene Sonde war man der Tiefe, betrug ſie auch mehrere 100 Faden, ziemlich gewiß; aber während dieſer Reiſe wurde die Tiefe oft in mehr als 1000 Faden gemeſſen; um die Gewißheit zu haben daß die Sonde wirklich den Grund erreichte, worin man ſich ſehr leicht irren kann, und auch zu gleicher Zeit die Beſtandtheile des Bodens, ſo wie die Temperatur des Waſſers in der gemeſſenen Tiefe zu erfahren, erfand Roß ein eigenes Inſtrument, das er Deep Sea Clam nennt. Hier ſind einige Verſuche welche damit auf der Iſabella gemacht wurden, die beweiſen, daß die Temperatur mit ziemlicher Genauigkeit auch in der größten Tiefe beſtimmt werden kann. Den 1ten

*) Es ſey mir erlaubt hier noch hinzuzufügen, daß ehe noch die Reiſebeſchreibung des Capt. Roß ins Publikum kam, dem Verfaſſer dieſes Aufſatzes ein Exemplar der Karte welche das Werk von Capt. Roß, das doch als ein officielles angeſehen werden kann, begleitet, aus England zugeſchickt ward. Ich führe dieſen Umſtand an, um zu zeigen wie bereitwillig man in England iſt dem Auslande das Neueſte, ſollte es ſelbſt geographiſche Entdeckungen betreffen, mitzutheilen, und benutze dieſe Gelegenheit dem gütigen Sender, H. Barrow, Secretair der Admiralität, deſſen mehreremale von mir auch in dieſem Aufſatze rühmlichſt Erwähnung geſchehen iſt, öffentlich meinen Dank abzuſtatten.

Auguſt in Melville-Bay wurde von einer Tiefe von 240 Faden eine Quantität Erde herauf gebracht, von welcher ein in dieſe Erde hineingeſteckter Thermometer, eine Temperatur $29\frac{3}{4}$° Fahrenheit anzeigte. In des Prinz-Regenten-Bay, hatte die aus einer Tiefe von 450 Faden heraufgebrachte Erde genau die nämliche Temperatur. Im Eingange des Lancaſter-Sundes betrug die Temperatur in 674 Faden $29\frac{1}{2}$° und etwas tiefer in der Bay in 650 Faden, war ſie 29°. Den 6ten September in 72° 23′ N und 73° W, ward aus einer Tiefe von 1050 Faden 6 Pf. Erde heraufgebracht, von welcher die Temperatur $28\frac{3}{4}$° war; den folgenden Tag wurde die Temperatur des Waſſers mit einem Six-Thermometer gemeſſen, und in einer Tiefe von 500, 600, 700, 800 und 1000 Faden, verringerte ſich die Temperatur von 35° bis $28\frac{3}{4}$°. Aus der Tiefe von 300 Faden wurde mit dem Deep Sea Clam ein $2\frac{5}{8}$ Pf. ſchwerer Stein heraufgebracht, und einmal ſtieß in 216 Faden das Inſtrument auf einen Felſen, brach ein Stück davon ab, und brachte es herauf. Die mit dem Deep Sea Clam heraufgebrachte Erde, möchte wohl nicht die wahre Temperatur des Waſſers in der Tiefe angeben, indeß kann der Unterſchied nicht bedeutend ſeyn, weil das Gefäß, in welchem die Erde heraufgebracht wird, ſo feſt verſchloſſen iſt, daß nicht einmal das Waſſer ablaufen kann. 2) Eine Vervollkommung von Flinders Entdeckung, daß die Magnetnadel nicht nur die bekannte Eigenſchaft beſitzt, ſich nach dem magnetiſchen Pole zu richten, ſondern auch noch einer andern Abweichung unterworfen iſt, welche man die Aberration der Magnetnadel nennen kann, und ihren Grund in der Menge des Eiſens im Schiffe hat, welche Aberration größer oder kleiner iſt, je nachdem der Cours des Schiffs öſtlich oder weſtlich iſt. So z. B. iſt die Abweichung der Magnetnadel im Canal von England beym Herausſegeln d. h. bei einem ganz weſtlichen Cours, 32 und 33°; ſegelt man aber in den Canal wo der Cours Oſt oder ON, ſo findet man die Abweichung nur 22 und 23°; während die wahre Abweichung am Lande beobachtet, nur 27° beträgt, d. i. das Mittel zwiſchen beiden Extremen. Capt. Flinders hatte Formeln gegeben, dieſe Aberration überall zu beſtimmen; Capt. Roß hat indeß auf ſeiner Reiſe die Erfahrung gemacht, daß dieſe von Flinders vorgeſchlagenen Formeln in hohen Breiten nicht anwendbar ſeyen, wo die Aberration viel größer als in geringen Breiten iſt. So z. B. wurde die Abweichung den 5ten Juli auf einem Eisberge 80° — 01′ beobachtet, auf dem Schiffe bei einem Courſe W$\frac{1}{4}$ N 98° folglich betrug die Aberration 18°. Capt. Roß hat gefunden, daß es einen Wendepunkt gibt, der auf jedem Schiffe verſchieden iſt; liegt das Schiff in der Richtung des Wendepunkts, ſo hat die Magnetnadel keine Aberration; auf der Iſabella war der Wendepunkt N 17° O; auf dem Alexander N 13° W. Iſt dieſer Punkt einmal durch Beobachtungen beſtimmt, ſo bleibt er unverändert, vorausgeſetzt, daß mit dem Eiſen ſelbſt keine Veränderung auf dem Schiffe vorgeht, und die Beobachtungen mit dem Kompaſſe auf einer und der nämlichen Stelle des Schiffs gemacht werden. Capt. Roß behauptet zwar, daß eine größere und kleinere Abweichung der Magnetnadel, Nähe des Landes, oder Nähe eines Schiffes von einem andern, den Wendepunkt verrücken könne; es war jedoch der Wendepunkt auf der Iſabella der nämliche, in der Baffins-Bay ſowohl wie auf den Schettland-Inſeln, obgleich ſich die Abweichung um 80° verändert hatte. Es mangelt uns bis jetzt eine Regel, zu jeder Zeit die Aberration der Magnetnadel zu finden, um die wahre Abweichung derſelben zu erhalten; es kann indeß nicht fehlen, daß wir nicht bald in den Beſitz ſolcher Regeln geſetzt werden ſollten.

Das Werk von Roß enthält außer der Beſchreibung der Reiſe mehrere Abhandlungen über die Botanik, Zoologie und Geologie der Arctiſchen Gegenden, auch eine über die Aurora Borealis und eine ausführliche Abhandlung von ihm ſelbſt über die Aberration der Magnetnadel; ferner eine Liſte

der verſchiedenen ihm mitgegebenen phyſikaliſchen und nautiſchen Inſtrumente. Zur Beſtimmung der Länge des Sekundenpendels iſt ein von dem bekannten Capitain Kater erfundener Apparat gebraucht worden. Ueber die damit angeſtellten Beobachtungen hat eine Commität der Königlichen Societät ein ſehr günſtiges Urtheil gefällt. Sie wurden vorzüglich auf der Inſel Waygatz in 70° 26′ gemacht und ſind unſtreitig dieſer Art in ſo hohen Breiten. Von den vielen Compaſſen die man embarquirt hatte, waren ein Azimuthal-Compaß von Kater, mit welchem nur allein der Wendepunkt der Aberration beſtimmt wurde, und ein ordinairer Compaß zum Steuern von dem Künſtler Alexander in Leith, die beſten. Ihre Vorzüge beſtanden hauptſächlich darin, daß die Karten in einem guten Verhältniſſe mit den Nadeln ſtehen, und die Suſpenſion der Nadel beſonders gut iſt; bei ſtarker Bewegung des Schiffs bemerkte man beſonders die Vorzüge der Kompaſſe von Kater und Alexander; und den 3ten September, als der ſtarke Nebel alle Compaſſe unwirkſam machte, verloren dieſe zwei ihre Wirkſamkeit nicht. Walker's Azimuthal-Compaß lobt Capt. Roß ebenfalls, nur iſt die Karte zu ſchwer geweſen, und bei einer Abweichung von 110° mit einer Inclination von 86°, ſtockte der Compaß. Auch hatte Capt. Roß einen von Jennings Inſulated- oder Sicherheits-Compaſſen am Bord; allein die Nadel iſt nicht gut geweſen; jetzt aber, wie ich es aus einem Aufſatze meines Freundes Horsburgh in No. 253 des Philoſophical Magazins von Tilloch ſehe, iſt dieſem Fehler abgeholfen. Auf dem Schiffe Braſſa, Capt. Dumbar im Mittelländiſchen Meere auf welchem vieles von Eiſen iſt, was gewöhnlich von Holz gemacht wird, ſogar die Ankertaue von Eiſen ſind, auch im Schiffe ſich viel Eiſen befand, wurde die Magnetnadel des Jenningſchen Compaſſes nicht im geringſten durch die Menge und Nähe des Eiſens geſtört. Der Admiral Penroſe verſuchte dieſen Compaß mit einem Magnet, der ſtark genug war, 42 L. Eiſen zu ziehen, und dennoch keine Wirkung auf dieſen Compaß äußerte; ſo daß die Erfindung derſelben von der höchſten Wichtigkeit für die Navigation zu ſeyn ſcheint. Die Expedition des Capt. Parry iſt mit mehrern von dieſen Compaſſen verſehen.

Vier Inclinatoria waren am Bord, verfertigt von vier verſchiedenen Künſtlern: Nairke, Lockwood, Jones und Troughton. Das Inclinatorium des erſten wurde am beſten befunden. Wollaſtons Dip Sector und Dip Mikrometer konnten in der Baffins-Bay, der zu großen Ungleichheit der Horizontal Refraction wegen, nicht gebraucht werden. Ein von dem Edinburger Künſtler Adie erfundenes Inſtrument: Sympeiſometer ſoll nach Roß, Vorzüge vor dem Marine-Barometer haben, weil es nicht viel Platz auf dem Schiffe einnimmt und von den Bewegungen des Schiffs nicht afficirt wird; allein da auch die Veränderungen der Temperatur auf den Sympeiſometer wirken, ſo ſcheint es, daß man ſich auf die Warnungen deſſelben nicht ſo wird verlaſſen können als auf die des Barometers, wo mit ſehr geringen Ausnahmen ein jedesmaliges Fallen des Queckſilbers, einen ſtarken Wind ankündigt; indeß mit dem Barometer zuſammen kann das Sympeiſometer von Nutzen ſeyn.

Zwei neu erfundene Logs, das eine von Jennings, das andere von Baine, werden ſehr von dem Capt. Roß gelobt, ſo wie auch ein Höhen-Inſtrument von Kater, nur war es nach einem zu kleinen Maaßſtabe. Ein Boot von einem Lieut. Cowley erfunden, ſoll bei Aufnahmen von Küſten von vorzüglichem Nutzen ſeyn; auch iſt der Zweck deſſelben, die Mannſchaft bei Verluſt des Schiffs zu retten; eines Rettungsboots von Kork, erfunden von einem Plentz, wird auch mit Lob erwähnt, wiewohl glücklicher Weiſe kein Gebrauch davon zu machen nöthig war.

Kruſenſtern.

Inſtruction

für die

aſtronomiſchen und phyſikaliſchen Arbeiten auf der Reiſe nach dem Nordpol,

unter dem Commando des Herrn v. Kotzebue.

Bei der großen Seltenheit wiſſenſchaftlicher Reiſen nach entfernten Himmelsſtrichen, iſt es von ungemeiner Wichtigkeit, daß beſonders bei den Expeditionen welche durch den Geiſt ihrer Ausrüſtung und ihrer Führer einen beſondern Gewinn für Geographie und allgemeine Naturkunde erwarten laſſen, wenigſtens von theoretiſcher Seite nichts verſäumt werde, was dem mit noch andern Sorgen beſchäftigten, durch mancherlei Schwierigkeiten gehinderten Seefahrer, ſein Geſchäft erleichtern und ſeine Thätigkeit auf die nützlichſten Arbeiten hinweiſen kann. An ſich hält es freilich ſchwer, die zahlloſe Menge der mannichfaltigen Formen, unter welchen die Natur ihre Kräfte in den Erſcheinungen entwickelt, zum voraus mit einiger Vollſtändigkeit anzudeuten, und eine phyſikaliſche Inſtruction für den Seefahrer ließe ſich weit bequemer in die einfache aber nicht genug zu empfehlende Vorſchrift zuſammen faſſen: „Jede ungewöhnliche Erſcheinung aufmerkſam zu beobachten und umſtändlich zu beſchreiben,“ und beſonders alles Meßbare zu meſſen. Deſſen ungeachtet wird auch ein unvollkommner Verſuch, die Arbeiten des Seefahrers in dieſer Hinſicht einzutheilen und ſeine Anſtrengungen auf die wichtigſten Gegenſtände hinzuweiſen, für das Gedeihen ſeiner Bemühungen nicht ohne Nutzen ſeyn.

Die Geſchäfte des wiſſenſchaftlichen Seefahrers zum Behufe der allgemeinen Phyſik, zerfallen in zwei Hauptabtheilungen: in aſtronomiſche Beobachtungen und in phyſikaliſche Verſuche und Wahrnehmungen. Nicht nur unterſcheiden ſich ſolche Expeditionen von den gewöhnlichen Seereiſen durch eine vollſtändigere und ſorgfältigere aſtronomiſche Beſtimmung der täglichen Länge und Breite des Schiffs nach den beſten Methoden, ſondern gerade nur auf dieſen ſind diejenigen Beobachtungen möglich, welche den Wiſſenſchaften Nutzen bringen können. Unter den erſtern ſind nicht nur diejenigen Beobachtungen begriffen, durch welche die tägliche Stelle des Schiffs oder die Lage der Küſten beſtimmt wird, ſondern auch noch ſolche, die obgleich ſie eigentlich noch in die Phyſik gehören, doch in der Aſtronomie eine beſondere Anwendung finden; die letztern hingegen beziehen ſich mehr auf die Naturgeſchichte unſers Erdkörpers ſelbſt und die auf ſeiner Oberfläche wahrzunehmenden Erſcheinungen.

Aſtronomiſche Beobachtungen.

1. Beſtimmung der Länge und Breite.

Ueber die Beſtimmung dieſer weſentlichen Theile der Schifffahrt durch die Schiffsrechnung, wird in den allgemeinen Lehrbüchern der Navigation hinreichende Anleitung gegeben. Wir bemerken nur, daß gerade ſolche Reiſen am beſten geeignet wären, neue Vorſchläge von Inſtrumenten zur Erſetzung der gewöhnlichen Logs in Prüfung zu nehmen. Die Einfachheit dieſes allgemein gebrauchten Werkzeugs, wird ihm noch lange ſeine Stelle unter den erſten Inſtrumenten der Seefahrer ſichern und ſeine etwanigen Mängel laſſen ſich durch ein häufigeres Auswer-

ſen deſſelben, durch ein öſteres Nachmeſſen der Logleine unter gehöriger Anſpannung, wodurch Anwendung von länger laufenden Sanduhren als die Halbminuten-Gläſer ſind, bedeutend vermindern. Die Sanduhren ſelbſt müſſen von Zeit zu Zeit mit einem guten Chronometer verglichen werden, beſonders wenn es nicht ſolche ſind, in welchen das Zuſchmelzen der Gläſer, den Sand vor dem Einfluß der Feuchtigkeit ſichert. Die verſchiedenen Methoden, die Breite aus aſtronomiſchen Beobachtungen abzuleiten, ſind ebenfalls bekannt. Auf einer Reiſe nach dem Nordpol möchten auch beſonders die Beobachtungen der größern Fixſterne und der Planeten in den langen Dämmerungen zu empfehlen ſeyn. Die Breitenbeſtimmung aus Mondshöhen, kann wegen Ungewißheit der Zeit der größten Höhe auch bei einer guten Beobachtung zuweilen um einige Minuten fehlerhaft werden, wenn der Mond nahe am Aequator, mithin ſeine Bewegung in der Abweichung ſehr ſtarck iſt. Daß man übrigens auch außer dem Mittage ſowohl zur Erkenntniß der Strömungen, als auch bei Küſten-Aufnahmen der Breitenbeſtimmungen nicht zu viele haben könne, bedarf keiner Erinnerung. Wenn man am Lande ſich befindet, ſo iſt es rathſam, die Sonnenhöhen zur Zeitbeſtimmung ſo wie für die Breite mit dem künſtlichen Horizont zu nehmen, wozu man in verſchiedenen Werken, z. B. in Bohnenbergers Anleitung zur geographiſchen Ortsbeſtimmung vollſtändige Anleitung findet. Die Beſtimmung der Länge geſchieht theils durch Chronometer theils durch Monddiſtanzen. In Abſicht der Erſtern lehrt die Erfahrung, daß auch die beſten Inſtrumente dieſer Art, wenn ſie eine beträchtliche und anhaltende Temperaturänderung erleiden, ihren Gang allmählig ändern, und zwar ſcheint die Wirkung der Kälte und Wärme erſt nach Verfluß einiger Tage an den Uhren merkbar zu werden, was wohl einer allmähligen Verdichtung oder größern Flüſſigkeit des ſehr geringen Antheils von Oel zuzuſchreiben iſt, deſſen dieſe Maſchinen, auch wenn die Reibungen durch feine Steine vermindert werden, doch noch bedürfen. Wenn man zwei oder mehrere gute Seeuhren hat, ſo iſt eine tägliche Vergleichung derſelben, ſehr anzurathen, ſowohl um die Länge nach jeder zu beſtimmen, als auch beſonders deswegen, weil man aus der Veränderung ihrer täglichen Unterſchiede die Epoche erkennen kann, in welcher ſie ihren Gang zu ändern anfingen. Nach und nach iſt man auch im Stande bei jeder derſelben die Richtung und einiger Maaßen auch das Quantum der Aenderung ihres täglichen Ganges für eine gewiſſe Zunahme oder Abnahme der Lufttemperatur anzugeben, und hieraus die wahrſcheinlichſte Verbeſſerung einer gefundenen Länge abzuleiten, das zuverläſſigſte Mittel zur Längenbeſtimmung, bleiben jedoch immer die Monddiſtanzen, nur müſſen dieſelben in bedeutender Anzahl und wo möglich mit ſtark vergrößernden Inſtrumenten gemacht werden. Man muß ſich bemühen bei dieſer ſchwierigen Beobachtung dem Körper eine möglich feſte Lage zu geben. Man räth gewöhnlich an, bei den Diſtanzen von der Sonne den Mond directe anzuſehen und die Sonne reflectiren zu laſſen. Allein bei guten mit lichtſtarken Fernröhren verſehenen Sextanten, iſt es vortheilhafter, hierin keine beſondere Regel ſondern nur die Bequemlichkeit der Lage des Körpers zu Rathe zu ziehen, und die Weiſung des Inderfehlers am Sextanten nie zu verabſäumen. Beſonders muß der Beobachter darauf ſehen, daß er die Ränder der Sonne und des Mondes genau zur Berührung bringe, ohne weder einen Zwiſchenraum noch Eingriff zu geſtatten, wozu beſonders die ſtarken Vergrößerungen ſehr dienlich ſind. Die Fehler der Dampfgläſer muß man durch Umkehren derſelben oder auch dadurch zu erforſchen ſuchen, daß man den Monds-Durchmeſſer mit und ohne Dampfgläſer mißt. Eine bedeutende Beihülfe für den Beobachter iſt es auch, wenn die Sonnen- und Mondshöhen zugleich mit den Diſtanzen gemeſſen werden. Zur Berechnung ſind Mendozas Tafeln allen andern Hülfsmitteln und Methoden vorzuziehen.

Zunächſt nach der Beſtimmung der Länge und Breite, beſchäftigt den Seefahrer die **Abweichung der Magnetnadel**. Ohne über die Methoden zur Beobachtung und Berechnung des Azimuths uns einzulaſſen, bemerken wir nur, daß man den localen Einwirkungen der im Schiffe befindlichen größern oder kleinern Eiſenmaſſen nur durch die Menge der Beobachtungen an verſchiedenen Stellen des Schiffes entgehen könne; daß man von Zeit zu Zeit die Spitze des Stiftes welcher die Magnetnadel trägt, unterſuchen und nachſchärfen, zuweilen auch, um den Magnetismus der Nadel zu vermehren, dieſelbe mit einem ſtarken künſtlichen Magnet von der Mitte nach den Enden hin beſtreichen müſſe, dergeſtalt nämlich daß man auf die nördliche Hälfte der Nadel das ſüdliche Ende des Magneten ſetzt und umgekehrt. Flache und breite Nadeln ſcheinen den dünnen und leichten, und harte meſſingene Hütchen, den, die tragende Spitze leicht zerſtörenden, agatenen vorzuziehen zu ſeyn.

2. Aufnahme von Küſten und Entwerfung derſelben.

Ohne uns in eine vollſtändige Inſtruction über dieſen wichtigen Gegenſtand einzulaſſen, erlauben wir uns nur im allgemeinen diejenige Verfahrungsart hierbei anzugeben, welche ſich uns als die kürzeſte und hülfreichſte bewieſen hat.

Das Ganze der Küſten-Aufnahme beruht auf der Beſtimmung der Entfernungen der ausgezeichneten Punkte einer Küſte, z. B. der Vorgebirge oder Bergſpitzen und der äußerſten Enden des zu ſehenden Landes. Gewöhnlich begnügt man ſich, die Richtung ſolcher Punkte, mit einer ungefähren Compaßpeilung zu beſtimmen, und ihre Entfernung nach dem Augenmaaße anzugeben, allein dieſe Methode wird, wegen der ſehr ungleichen Durchſichtigkeit der Luft immer etwas unſicher bleiben. Gleichwohl iſt ſie zuweilen das einzige Hülfsmittel, und es iſt nicht zu läugnen, daß man durch Uebung eine ziemliche Fertigkeit in ſolchen Schätzungen, beſonders für nähere Gegenſtände, erlangen könne, allein immer verdient die Methode der Triangulirung, wo ſie nur immer anzuwenden iſt, den Vorzug. Als Baſis der Dreiecke, dient der Weg des Schiffs längs der Küſte. Man beſtimme alſo erſtlich, wo möglich durch gute aſtronomiſche Beobachtungen die Stelle des Schiffs für eine beſtimmte Zeit. Sodann entwerfe man ſogleich und ſchnell eine möglichſt richtige Profilzeichnung der Küſte (NB. Eigentlich iſt es beſſer dieſe Zeichnung etwas früher zu machen, damit ſie auf dem Moment der aſtronomiſchen Ortsbeſtimmung ſchon fertig ſey,) und bezeichne auf derſelben die wichtigern und erhöheten Punkte mit den Buchſtaben des Alphabets. Hierauf beſtimme man mit einem oder zwei guten Compaſſen, durch wiederholte Peilungen die genaue Richtung eines ausgezeichneten Gegenſtandes, den wir a nennen wollen, auf dem linken Ende der Zeichnung und eben ſo zur Beſtätigung diejenige des äußerſten Gegenſtandes zur Rechten. Mit dem Octanten oder einem Doſenſextanten meſſe man ſchnell nach einander die Winkel ab, ac, ad, ꝛc. welche die folgenden bezeichneten Gegenſtände b, c, d, und ſo ferner zur Rechten mit dem Punkte a machen, welche ein Gehülfe ſogleich niederſchreibt. (NB. Es iſt bequemer und vollkommen hinreichend, dieſe Beobachtungen mit dem bloſſen Auge zu machen und die Winkel nur auf etliche Minuten genau abzuleſen. Die Compaßpeilung muß in Graden und Theilen derſelben gegeben werden). So wie dieß geſchehen iſt, nimmt man noch einmal mit dem Compaß die Richtung des erſten und des letzten Punktes der Küſtenzeichnung. Das Mittel aus dieſer und der frühern Beſtimmung, gibt die Lage derſelben für die Zeit der Winkelmeſſung. Alle dieſe Verrichtungen müſſen wo möglich innerhalb einer Viertelſtunde beendigt ſeyn.

Nach Verfluß einiger Zeit, z. B. einer oder zwei Stunden, je nach Maaßgabe der Schnelligkeit des Schiffes und der ſcheinbaren Ortsveränderung der Gegenſtände, wird die nämliche Operation vollſtändig wiederholt, wobei jedoch, wenn die Küſtenanſicht ſich nicht weſentlich geändert hat, noch das vorige Profil benutzt werden kann. Die Schnelligkeit mit welcher durch die Winkelmeſſung mit dem Sextanten, eine Menge der Punkte beſtimmt wird, und die Genauigkeit mit welcher die Orientirung der Endpunkte, mithin auch die der zwiſchenliegenden, durch wiederholte Beobachtung feſtgeſetzt werden kann, machen den weſentlichen Vorzug dieſer Verfahrungsart aus, welcher noch folgende Bemerkungen zur Vervollſtändigung dienen können.

1. Da, zumal in der Nähe von Küſten, die Meeresſtrömungen oft bedeutend ſind, ſo iſt es von der größten Wichtigkeit, die Stelle des Schiffes ſoviel immer möglich, durch aſtronomiſche Beobachtungen feſtzuſetzen, was bei hellem Wetter durch öftere Sonnenhöhen mit Hülfe der Chronometer, wenigſtens in Abſicht auf die Länge bewerkſtelliget werden kann. Zuweilen kann man außer dem Mittage, entweder mit Zuziehung der nach Douwes benannten Methode für welche Mendozas Tafeln eine bequeme Berechnung darbieten oder durch eine Mondskulmination, oder in der Morgen- und Abenddämmerung mit Sternen, die Breite für irgend eine Zeit beſtimmen, wodurch man ebenfalls in den Stand geſetzt wird, die Mängel der Schiffsrechnung zu verbeſſern.

2. Man achte ſorgfältig auf die Veränderungen des äußern Anſehens der Küſten, und die relativen Verrückungen der merkwürdigern Gegenſtände. Beſonders verſäume man ja nicht den Moment zu benutzen, wo etwa ein neues Vorgebirg hinter einem andern hervortritt, oder ſich auch hinter eine andere Landecke zurückzieht. Indem dieß geſchieht, muß man durch eine möglichſt genaue Peilung mit dem Compaß, die Richtung beider Vorgebirge zu beſtimmen ſuchen, wobei man nicht vergeſſen darf, die Zeit dieſer Beobachtung ebenfalls zu notiren. Die Orientirungen haben den bedeutenden Vortheil, daß ſie von allen Fehlern in der Ortsbeſtimmung des Schiffes ganz unabhängig ſind.

3. Eben ſo wichtig iſt es auch den Moment in Acht zu nehmen, wo einer zu der beſtimmenden Gegenſtände genau in einer der vier Weltgegenden Oſt oder Weſt, Süd oder Nord zu ſtehen kommt. Kann man im erſten Fall eine Breitenbeſtimmung mit dieſer Wahrnehmung verbinden, ſo iſt wenigſtens die Breite dieſes Punkts geſichert. Geht ein Gegenſtand in wahrem Süd- oder Nordpunkt durch, ſo darf man bei hellem Wetter nicht unterlaſſen, Sonnenhöhen zu nehmen, um eine Länge durch die Chronometer zu beſtimmen. Hierbei iſt nicht zu vergeſſen, daß man bei der Beſtimmung der Weltgegenden auf die Abweichung der Magnetnadel Rückſicht zu nehmen habe, auch iſt es dienlich die Zeit der Uhr zu bemerken.

4. Man verſäume es nicht, auch auf den ſpätern Stationen noch Winkel nach ſolchen Gegenſtänden zu meſſen, deren Lage durch frühere Durchſchneidung der Winkel bereits feſtgeſetzt iſt. Nicht nur iſt es dienlich, die Lage eines Punktes noch durch eine neue Durchſchnittslinie zu beſtätigen oder zu verbeſſern, ſondern ſolche Winkel nach bereits beſtimmten Gegenſtänden, leiſten oft den wichtigen Dienſt, daß ſich aus denſelben die Stelle des Schiffs ſelbſt, bei der ſpätern Winkelmeſſung mit vieler Genauigkeit ableiten läßt. Dieſer Vortheil iſt vorzüglich dann von beſonderm Werth, wenn man etwa nach einem unregelmäßigen Laviren oder Beilegen während der Nacht, des Morgens die Verbindung mit den geſtrigen Punkten wieder anknüpfen und die Stelle des oft durch Strömungen entführten Schiffes ausmitteln ſoll.

Das erſte Geſchäft bei der *Entwerfung* der gemachten Aufnahmen, iſt die Eintheilung des geographiſchen Netzes, in welches dieſelben eingetragen werden ſollen; dazu bedient man ſich in allen Fällen am beſten der Mercatoriſchen Projection, in welcher die Meridiane ſowohl als die Parallelbreite des Aequators gerade und parallele Linien ſind, die ſich unter rechten Winkeln durchſchneiden; der Maaßſtab nach welchem der Entwurf gemacht werden ſoll, iſt an ſich willkührlich, und richtet ſich zum Theil nach der Genauigkeit der Meſſungen und der Menge der einzutragenden Details; doch iſt es in den meiſten Fällen ſo anzunehmen, daß der Raum einer Gradminute auf dem Papier eine wohl bemerkbare Größe würde, wodurch ein Grad die Länge von etwa einem halben Fuß und drüber erhält, eine Ausdehnung die zumal bei Entwerfung von Buchten, Hafen u. dgl. noch vermehrt werden muß, aber beim Copiren der Karte leicht auf ein kleineres Maaß reducirt wird. Man mache ſich alſo vorerſt einen Maaßſtab von der Größe eines Längengrades, und trage nach dieſem die Eintheilung der Längengrade am horizontalen Rande des Planes auf. Die jedem Breitengrad zugehörige Ausdehnung, findet man in den Tafeln der wachſenden Breiten (Mendozas Tables pag. 651 et seq. Meridional-Parts) in Längenminuten ausgedrückt, wo man die Größen der einzelnen oder auch der halben und viertel-Grade, durch eine leichte Subtraction erhält.

Nachdem auch die Breitengrade aufgetragen und eingetheilt worden ſind, iſt das Erſte: den vollſtändigen Lauf des Schiffes auf der Karte zu verzeichnen, indem man diejenige Punkte, die durch aſtronomiſche Beobachtungen beſtimmt ſind, als Fundamentalpunkte feſtſetzt, und dann zwiſchen denſelben den Weg des Schiffes nach dem Logbuch verzeichnet. Bei jedem Eckpunkt dieſer gebrochenen Linie, wird die Zeit in welcher das Schiff in dieſer Station ſich befand, beigeſchrieben.

Hierauf trägt man von der erſten Station aus, den in Graden gegebenen Rhumb des erſten Gegenſtandes zur Linken auf, und von dieſer Linie ab, vermittelſt eines guten Transporteurs alle übrigen gemeſſenen Winkel. Jeder Viſir-Linie ſetzt man den in der Küſten-Anſicht verzeichneten Buchſtaben bei; nach dieſem geht man zur zweiten Station über und verzeichnet von dort aus auf gleiche Weiſe die gemeſſenen Winkel. Die Durchſchneidung gleichnamigter Geſichtslinien, gibt den Punkt an, wo jener Gegenſtand ſich befindet. Die Winkel auf der dritten Station, geben theils neue Beſtimmungen theils Beſtätigungen und Verbeſſerungen, der durch die beiden frühern Meſſungen feſtgeſetzten Punkte an die Hand. Mittlerweile werden auch diejenigen Beobachtungen aufgetragen, wo ſich ein Gegenſtand im magnetiſchen oder auch im wahren Meridian des Schiffes oder im Oſt- und Weſtpunkte deſſelben befand; was entweder zur Beſtimmung des Punktes ſelbſt, oder wenn ſeine Lage bereits ausgemacht wäre, zur Berichtigung der verzeichneten Schiffsrolite dienen kann. Eben dazu dienen auch die nach bekannten Gegenſtänden gemeſſenen Winkel, deren wenigſtens *zwei* ſeyn müſſen. Um ſie für die Beſtimmung der Stelle des Schiffs zu benutzen, trage man auf einem ſehr durchſichtigen Papier, aus einem Punkt die drei Linien auf, welche jene Winkel einſchließen und ſchiebe dieſes Papier ſo lange auf dem Plane umher, bis die drei Geſichtslinien die betreffenden Punkte zugleich genau durchſchneiden. Das Centrum dieſer Winkel iſt der Standpunkt des Schiffes. Statt zweier Winkel, können mit Vortheil noch mehrere auf eben dieſe Weiſe benutzt werden. Dieſe Methode iſt deſto genauer, je richtiger die Gegenſtände beſtimmt ſind, nach denen die Winkel gemeſſen worden, und jemehr dieſe ſelbſt einem rechten Winkel ſich nähern.

Nachdem auf der Karte eine hinreichende Anzahl von Punkten beſtimmt iſt, wird der Umriß der Küſte und die Richtung und Vertheilung der Gebirge nach dem Augenmaaß eingetragen, wobei denn

die frühern erwähnten Profilzeichnungen, dem durch immer neue Geſtaltungen des Landes zerſtreuten Gedächtniſſe ſehr gut zu ſtatten kommen. Es iſt auch rathſam, noch vor der Verfertigung des Plans, die man oft wegen der ſchnellen Vermehrung der Aufnahmsarbeiten verſchieben muß, noch im Angeſichte des Landes, einen ungefähren ſtereographiſchen Entwurf von den Einbiegungen der Küſte und den Veräſtungen der Gebirge nach Art der Ingenieure zu machen. Ueber die Darſtellung und die charakteriſtiſche Bezeichnung einzelner Theile, als Bäume, Waldungen, Felſen, und über die beſte Bergſchraffirung geben mehrere Werke die vom Aufnehmen der Gegenden handeln, genügende Auskunft.

Um Verwirrung zu vermeiden, iſt es bequemer, bei der ganzen Entwerfung, auf die Abweichung des Compaſſes keine Rückſicht zu nehmen, ſondern alle Rhumben nach dem unverbeſſerten Compaß aufzutragen; erſt nach Vollendung der Arbeit werden die Meridiane und Parallelkreiſe von dem Mittelpunkt der Karte aus, um ſo viel gedreht als der Winkel der jener Gegend zugehörigen magnetiſchen Variation beträgt.

Die Aufnahme von Bayen, Rheden und Hafen, iſt von dem allgemeinen Geſchäft der Küſtenaufnahme nur darin verſchieden, daß man mehr die Methoden der Feldmeſſer in Anwendung bringen, und zuweilen eine Standlinie am Ufer meſſen kann, von deren Enden aus die Winkel nach den wichtigſten Punkten ebenfalls mit dem Sextanten genommen werden.

Zuweilen kann auch die Entfernung des vor Anker liegenden Schiffes, von einem am Ufer befindlichen Gegenſtand als Baſis der Dreiecke angenommen werden, doch muß man dabei auf die Veränderungen Rückſicht nehmen, welche die Strömungen und Winde in der Stelle des Schiffs hervorbringen.

Die obenerwähnte Methode durch zwei oder mehrere Winkel nach Gegenſtänden von bekannter Lage, den Standpunkt des Beobachters zu beſtimmen, findet beſonders auch eine vortheilhafte Anwendung, wenn man Lothungen machen, oder die Umfänge der Sandbänke, die unter Waſſer liegen, angeben ſoll.

Ein Gegenſtand der die Aufmerkſamkeit des Seefahrers verdient, iſt die Meſſung merkwürdiger und hoher Berge. Nicht nur iſt die Kenntniß ihrer Höhe für die phyſiſche Geographie wichtig, ſondern ſie kann auch ſpätern Seefahrern dazu dienen, aus dem gemeſſenen Höhenwinkel des Berges ihre Entfernung von demſelben zu erfahren. Es gibt hauptſächlich zwei Methoden die Höhen der Berge zu beſtimmen, die eine durch die Höhe des Queckſilbers im Barometer, die andere durch trigonometriſche Berechnung des rechtwinklichten Dreieckes, in welchem die horizontale Entfernung des Beobachters vom Berge und der Höhenwinkel unter welchem er jenem erſcheint, gegeben ſind. Die barometriſche Methode iſt, wenn man auch die Mängel die in dem Inſtrumente ſelbſt und den veränderlichen Elementen der Berechnung liegen, nicht in Anſchlag bringen will, auf ſolchen Reiſen deswegen nicht leicht anwendbar, weil in unbekannten, wenig bevölkerten, meiſt noch wilden Ländern, man kaum einen Fußſteig auf der Ebene findet, geſchweige dann einen Weg der über Felſen und Wald auf den Gipfel eines noch nie beſuchten hohen Berges führte. Es bleibt uns alſo nur die trigonometriſche Methode übrig, und ſelbſt dieſe nur in einem unvollkommenen Grade. Nicht nur iſt die horizontale Entfernung nur einiger Maßen bekannt, ſondern auch die Höhenwinkel laſſen ſich zur See nicht mit der höchſten Genauigkeit meſſen; doch iſt auch eine ungefähre Beſtimmung noch ein Gewinn für die Wiſſenſchaft, welcher der Mühe des Reiſenden werth iſt. Die einfachſte Betrachtung dieſer Aufgabe, liegt in der Vorſtellung eines geradlinichten rechtwinklichten Dreiecks, in welchem die horizontale Entfernung der Radius die ſenkrechte Höhe des Berges, die Tangente des gemeſſenen Höhenwinkels iſt. Man ſuche alſo erſtlich durch die obenerwähnten Mittel eine merkatoriſche Karte, von der einen Berg umgebenden Gegend zu ma-

chen, auf der die verſchiedenen Stationen, in welchen die Höhenwinkel gemeſſen werden, genau beſtimmt ſind. Die Entfernungen dieſer Stationen von dem Punkt wo die Spitze des Berges liegt, werden auf der zur Seite liegenden Skale der Breitengrade gemeſſen, und die gefundenen Minuten oder ſogenannten italieniſchen Meilen mit der Zahl 951,^{6}b multiplicirt, um ſie in franzöſiſche Toiſen zu verwandeln. Den gemeſſenen Höhenwinkel verbeſſere man, wenn er auf dem Schiffe genommen wurde, für die Vertiefung des Meerhorizontes (Dip of the horizon) und ziehe unter allen Umſtänden noch den zwölften Theil der in Gradminuten gegebenen Entfernung von dem Höhenwinkel ab, als den Betrag der terreſtriſchen Faction. Man hat ſodann, wenn die Entfernung nicht bedeutend und der Höhenwinkel ziemlich groß iſt $h = D \times \text{tang. } e'; \overset{+}{t};$ wobei h die Höhe des Berges, D die gemeſſene Entfernung (beide in Toiſen) und e' den durch Inderfehler, die Vertiefung des Horinzontes und irdiſche Strahlenbrechung verbeſſerten Höhenwinkel bezeichnen. Iſt aber die Entfernung vom Berge beträchtlich, ſo muß man noch auf die Krümmung der Erde Rückſicht nehmen, und die Formel der Höhenberechung wird alsdann

$$h' = D \frac{\times \sin. (e' + \frac{1}{2} c)}{\cos. (e' + S.)}$$

wo c die gemeſſene Entfernung des Berges in Gradminuten und deren Zehntheilen bezeichnet. Ein Beiſpiel wird dieß genügend erläutern. Am erſten Juli 1805, wurde bei den kuriliſchen Inſeln in 18° 6′ N Breite und 206° 50′ W Länge, von Greenwich die Höhe des Pics auf der Inſel Matana gemeſſen. Der Höhenwinkel betrug nach Abzug des Inderfehlers und der Vertiefung des Seehorizontes 3° 26′, die horizontale Entfernung des Schiffs von der Mite des Berges = c fand ſich auf der gemachten Karte = 12′, 4 Minuten. Man hat alſo $\frac{1}{12}$ c = 1. 0 Min. und daraus $e' = (3^\circ\ 26' - 1'\ 0) = 3^\circ\ 25'$; $(e' + \frac{1}{2} c) = 3^\circ\ 31', 2$, und $(e' + c) = 3^\circ\ 37', 4$; die Entfernung des Berges in Toiſen = $\overset{\text{Toisen}}{951, 6} \times \overset{\text{Min.}}{12, 4}$ = 11800 Toiſen = D. Die Rechnung iſt alſo nach der erſten Formel

log. D = 4,07188
log. tg. e′ = 8,77600
log. h = 2,84788
Alſo h = 704, 5 Toiſen

nach der zweiten Formel hat man

log. D = 4,07188
log. sin. (e + ½ C) = 8,78815
2,86003
log. cos. (e + c) = 9,99913
log. h′ = 2,86090
Alſo h′ = 725,9 oder 726 Toiſen;

ſo daß hier die Vernachläßigung der Krümmung der Erde die Höhe um 22 Toiſen zu klein macht.

2. Aſtronomiſche Beobachtungen
zur Beſtimmung der horizontalen Strahlenbrechung.

Die Unterſuchungen über die Strahlenbrechung, ſind zwar eigentlich von der Beſchaffenheit, daß ſie genauere und feinere Beobachtungen vorauszuſetzen ſcheinen, als man dem Seefahrer gewöhnlich zutraut. Gleichwohl treten hier zwei Vortheile zuſammen, welche auch die Bemühungen des Seefahrers für dieſes wichtige Element der praktiſchen Aſtronomie nutzbar machen können. Auf der einen Seite ſind die Wirkungen der Refraction gerade in denjenigen Beobachtungen, für welche der Seefahrer die beſte Ge-

legenheit hat, und einer ſo wenig umſtändlichen Vorrichtung bedarf, am ſtärkſten, und auf der andern Seite iſt ſein Hauptwerkzeug der Spiegelſextant, ſowohl durch die Vorzüge der theoretiſchen Einrichtung als durch die Vollkommenheit in welcher daſſelbe heut zu Tage von guten Künſtlern verfertigt wird, beſonders geſchickt, auch geringe Größen mit genügender Genauigkeit zu meſſen, wie dieſes die Monddiſtanzen, und die Meſſungen des Sonnendiameters beweiſen. Die Vermehrung der Refraction durch Kälte wird ein Bewegungsgrund mehr auf einer Reiſe nach dem Nordpol ihre Wirkungen zu unterſuchen.

Die Beobachtungen welche der Seefahrer über die Wirkung der Strahlenbrechung anſtellen kann, beſtehen hauptſächlich in folgendem:

Man beobachte genau die wahre Zeit zu welcher der obere und der untere Sonnenrand beim Aufgang oder Untergang den Horizont berühren oder verlaſſen, und vergleiche dieſelbe mit derjenigen, welche man aus der damaligen Länge und Breite des Schiffes berechnen kann, wobei man die Zeitbeſtimmung zu Hülfe nimmt, welche ſich aus Sonnenhöhen, die über zehn Grade betragen, ergeben hat. Eben ſo verſäume man nicht, die Zeit des Chronometers zu bemerken, wann die Sonne die Höhe von 0° 30′ von 1°, 1½°, 2° erreicht, wobei man, wie bei den größern Sonnenhöhen, ſich nicht mit einer einzigen Beobachtung genügt, ſondern etwa von 5 zu 5 oder von 2½ zu 2½ Minuten, auf welche man zuvor die Alhidade einſtellt, die Höhenbeſtimmnng ſich folgen läßt. Einer noch größern Genauigkeit iſt die Beobachtung fähig, wenn man etwa am Lande ſich befindet, und die wahre Zeit, durch die correſpondirenden Höhen beſtimmen kann.

Man meſſe ferner wenn die Sonne nahe am Horizonte iſt, zu wiederholtenmalen ihren verticalen und horizontalen Durchmeſſer; bei jeder Meſſung notire man die Zeit der Uhr, und ein Gehülfe beſtimme zugleich die Höhe der Sonne. Beim Monde ſind dieſe Beobachtungen nur im Plenilunio möglich.

Alle dieſe Beobachtungen müſſen mit den beſten Sextanten und mit guten Chronometern gemacht, und die Winkel mit möglichſter Schärfe abgeleſen werden; bei der Zeitbeſtimmung iſt noch auf Theile von Secunden Rückſicht zu nehmen. Zugleich iſt es weſentlich, bei denſelben den Stand des Barometers und eines freihängenden Thermometers genau zu bemerken.

Die Beobachtung des Auf- und Untergangs von Sonne und Mond, kann auch zur Prüfung einer in der nautiſchen Aſtronomie vorkommenden, ſelten angewandten Aufgabe dienen: *aus der Dauer welche der Sonnen-Durchmeſſer braucht, um den Horizont auf- oder niederzuſteigen, die Breite des Schiffs zu beſtimmen.* Die langſame Höhenbewegung der Geſtirne in hohen Breiten, ſcheint dieſe Methode höchſtens für jene Gegenden brauchbar zu machen.

Auch bemerke man endlich, wo ſie ſich etwa ereignen ſollten, auf die Erſcheinungen einer unregelmäßigen Strahlenbrechung z. B. die eines gedoppelten Horizontes, indem man den Abſtand des Scheinbildes vom wahren Streif des Horizontes, die oft beide zugleich über einander ſichtbar ſind, zu beſtimmen ſucht. Gewöhnlich ſind dieſe Phänomene mit einer ungleichen Temperatur der Luft in verſchiedenen Höhen und der Oberfläche des Waſſers verbunden, ſo daß man nicht vergeſſen darf, auch die Temperatur der Luft nahe am Waſſer und in einer größern Höhe (etwa auf dem Mars) und hinwiederum auch die des Waſſers zu unterſuchen. Aehnliche Erſcheinungen z. B. die ſogenannte fata Morgana (Franz Mirage) ungewöhnliche Erhebung entfernter oder gar unter dem Horizont liegender Seeküſten, verdienen ebenfalls die Aufmerkſamkeit des Seefahrers, welcher dieſelben durch Zeichnungen aufzunehmen und nach Mögli hkeit durch Meſſungen näher zu beſtimmen hat.

Phyſikaliſche Beobachtungen.

Eine der intereſſanteſten phyſikaliſchen Unterſuchungen betrifft einen Gegenſtand der nicht nur für die Kenntniß unſers Erdkörpers wichtig iſt, ſondern deſſen nähere Erforſchung unter gewiſſen Umſtänden der Schifffahrt nützlich werden kann. Es iſt dieſes die merkwürdige Eigenſchaft der *Magnetnadel*, auf der nördlichen Hälfte der Erdkugel ihr nördliches Ende, auf der ſüdlichen das ſüdliche *niederzuſenken*. Da dieſe *Neigung* mit der Entfernung vom Aequator zunimmt, ſo hat man ſich ſchon längſt bemüht, durch eigens dazu beſtimmte Werkzeuge (Inclinatorien, engl: Dipping needle), dieſelbe auf verſchiedenen Stellen der Erde zu meſſen. So wenig nun freilich die Beweglichkeit des Schiffs zu ſolchen Beobachtungen geeignet ſcheint, ſo iſt dagegen der Vortheil des Seefahrers, die entlegenſten Gegenden der Erde beſuchen zu können, für dieſen Gegenſtand von ſolcher Wichtigkeit, daß auch unvollkommenere Beſtimmungen für die Wiſſenſchaft ein Gewinn ſind. Die Schwankungen des Schiffs ſind jedoch nicht das einzige Hinderniß, das der wahren Kenntniß der Neigung im Wege ſteht. Ein viel bedeutenderes liegt in der Schwierigkeit, Inclinations-Nadeln zu verfertigen, welche im nicht magnetiſchen Zuſtande bei allen Umkehrungen genau im Gleichgewichte ſtehen, von keiner andern Kraft als nur der des Magnetismus verirt werden, und die dabei für die leiſeſten Abſtufungen dieſer Kraft empfindlich ſind; das letztere hat man dadurch zu bewerkſtelligen geſucht, daß man die Axe der Nadel auf Frictionsräder laufen ließ, eine Vorrichtung die jedoch von den neueſten Beobachtern *Humbold*, *Biot* und *Tobias Mayer*, als unnütz weggelaſſen und mit ſehr feinen Axen, die in agatnen Höhlungen laufen, vertauſcht worden iſt. Die Einwirkung einer unvollkommenen Abgleichung der Nadel zu beſeitigen, rieth Cavendiſh an, ſie mit beweglichen Gewichten zu verſehen, durch deren angemeſſene Entfernung vom Mittelpunkt, die Nadel durch die bloße Wirkung der Schwere ſo ziemlich in derjenigen Neigung zur Ruhe käme, welche der magnetiſchen Kraft für dieſe Breite zukäme, damit der Magnetismus die übrigen Hinderniſſe deſto leichter überwinden könnte. Allein nicht gerechnet, daß man bei einer ſolchen Einrichtung in den Verdacht kömmt, die Erſcheinung die man beobachten will, ſelbſt conſtruirt zu haben; ſo iſt auch das Abgleichen jener Momente bei jeder bedeutenden Breitenänderung kein Geſchäft für den Seefahrer, und beſonders iſt die nachläſſige Art mit welcher jene Momente befeſtigt und jeder zufälligen Störung Preis gegeben worden ſind, verwerflich. Unter dieſen Umſtänden gibt es keine allgemeine und zuverläſſige Methode die wahre Inclination der Magnetnadel zu finden, als, indem man die Nadel über quer umwendet, und dann auch, mit Hülfe eines ſtarken Magnets, ihre Pole umkehrt, und ſo die Neigung in vier verſchiedenen Lagen beobachtet; die beiden erſtern Beobachtungen geben die Lage des Schwerpunktes der Nadel in der vertikalen Richtung (in der Breite der Nadel), die letztern ſeinen Abſtand vom Mittelpunkt in der horizontalen Richtung (nach der Länge der Nadel) zu erkennen. Hat der Künſtler die Nadel ſo genau abgeglichen, daß der Schwerpunkt in jeder Richtung äußerſt wenig vom Mittelpunkt entfernt iſt, was ſich aus der nahen Uebereinſtimmung der vier Beobachtungen erkennen läßt, ſo iſt es, zumal bei geringen Neigungen hinreichend, das Mittel aus denſelben für die wahre Neigung anzunehmen. Wenn ſich aber beträchtliche Unterſchiede ergeben, ſo iſt es nöthig für die unrichtige Lage des Schwerpunktes noch beſondere Rechnung zu tragen. Das Verfahren bei der Beobachtung ſelbſt, iſt folgendes:

1. An Tagen wo die Bewegung des Schiffs geringe iſt, ſetze man das Inclinatorium auf einem beſondern Geſtelle auf das Verdeck, ſo viel möglich entfernt von den beträchtlichen Eiſenmaſſen des Schiffes. (Für Beobachtungen auf dem Schiffe iſt eine Aufhängung des Inſtruments zwiſchen beweglichen Ringen, nach Art des Compaſſes nicht undienlich), dann drehe man nach dem Compaſſe das Inclinatorium in die Richtung des magnetiſchen Meridians, lege die Nadel ein, und beobachte die verſchiedenen Grade auf welche die Extreme ihrer Schwingungen fallen. Das Mittel dieſer Schwingungen, in ſofern ſie nicht durch eine zufällige ſtörbare Schwankung des Schiffes, während der Beobachtung geändert werden, gibt die erſte Beobachtung, bei welcher wir die Eintheilung als nach Oſten gekehrt annehmen, ſie heiße A. Nun drehe man das Inſtrument um ſeine vertikale Axe, um 180 Grade, ſo daß der Theilungskreis nach Weſten front mache, ſo wird die Nadel ſich umwenden, und ihre untere Kante nach oben zu liegen kommen; das Mittel ihrer Schwingungen in dieſer Lage gibt die zweite Beobachtung, die wir a nennen wollen.

2. Nach dieſem nehme man die Nadel heraus, lege ſie auf ein hölzernes Brett, in welchem ſie in eine Vertiefung, welche die Axe der Nadel beſchützen ſoll, genau eingepaßt wird. Den Nordpol eines ſtarken Magnets ſetze man auf die Mitte der Nadel und fahre in gerader Richtung mit ziemlichem Druck über das nördliche Ende der Nadel hinaus, (damit man beim Streichen von der geraden Richtung nicht ableite, iſt es dienlich zur Seite der Nadel ein Linial oder Leiſte auf dem Brette zu befeſtigen). Dieſes Streichen wird mehreremal nach einander wiederholt, wobei man ſich hüten muß, niemals rückwärts von den Enden der Nadel zur Mitte und auch nicht jenſeits der Axe auf die andere Hälfte der Nadel zu gleiten. Auf eben dieſe Weiſe beſtreiche man auch mit dem Südpol des Magnets das ſüdliche Ende der Nadel, ſo werden die Pole derſelben umgewendet ſeyn. Ob ſie hinreichend magnetiſirt worden iſt, erkennt man daran, daß ſie nach dem Hereinlegen ins Inclinatorium eine Neigung annimmt, die ſich durch ſpäteres wiederholtes Streichen nicht weiter vermehren läßt.

3. Mit der bis zur Sättigung magnetiſirten Nadel von umgewendeten Polen, wiederhole man die in No. 1. angezeigten Beobachtungen, indem man die Theilung des Inſtruments das eine Mal nach Oſten das andere Mal nach Weſten kehrt. Das Mittel der einen Beobachtung heiße B das der andern b; ſo iſt wenn die vier Beobachtungen nur um wenige Grade von einander abweichen, die wahre Neigung $= I = A + a + B + b$; ſind ſie aber bedeutend verſchieden, ſo muß man die wahre Neigung durch folgende Formel ſuchen. *)

Es ſey $\cot A + \cot a = M$; $\cot A - \cot a = m$

ferner $\cot B + \cot b = N$; $\cot B - \cot b = n$ ſo iſt

$$2 \cot I = \frac{M.\,n}{m+n} + \frac{N.\,m}{m+n}$$

Hierbei iſt angenommen, daß man unter Neigung der Nadel ihren Abſtand von dem nächſten Horizontalpunkte verſtehe, ſo daß die Neigung $= 0^\circ$ iſt; wenn jene horizontal liegt und dagegen das Maximum oder 90° erreicht hat, wenn jene vertikal ſteht.

Beiſpiel.

Im Hafen St. Peter und St. Paul in Kamtſchatka, wurden mit einer Inclinations-Nadel von welcher die (nach Cavendiſh angebrachten) Balancier Kügelchen abgenommen worden waren, folgende Beobachtungen gemacht:

*) Vom Prof. Tob. Mayer in den Comment. societatis reg. scient. Goett. Math. Tom. III.

Die Theilung nach Oſt gekehrt = 46° 20′ = A

Die Theilung nach Weſt gekehrt = 82° 30′ = a.

Nachdem die Pole der Magnetnadel umgewendet waren, gab ſie

Die Theilung nach Oſt = 66° 28′ = B

Die Theilung nach Weſt = 79° 10′ = b man hat daher

cotg. A = 0,9545.	cotg. B = 0,4355.
cotg. a = 0,5269.	cotg. b = 0,1914.
M = 1,4814.	N = 0,6269.
m = 0,4276.	n = 0,2441.

m + n = 0,6717.

log. M = 0,17068.	log. N = 9,79720.
log. n = 9,38757.	log. m = 9,63104.
9,55825.	9,42824.
log. (m + n) = 9,82718.	log. (m + n) 9,82718.
log. = 9,73107.	log. 9,60106.
num 0,53836.	num 0,39908.
0,39908 +	

cotg. t = 2 [0,93744 / 0,46872. 1 = 64° 53′;

Das arithmetiſche Mittel aus den vier Beobachtungen gibt 63° 32′.

So ſicher dieſe Methode zum Ziele führt, ſo wenig wäre es rathſam ſie bei jeder neuen Inclinationsbeſtimmung vollſtändig anzuwenden, indem das öftere Umkehren der Pole nicht nur für den Seefahrer umſtändlich, ſondern auch der Nadel ſelbſt nicht zuträglich ſeyn dürfte. Beſſer iſt's ſich einer Nadel zu bedienen, welche in ihrer Länge und Breite ſo gut abgeglichen iſt, daß ihr Schwerpunkt entweder genau oder doch ſo nahe als möglich mit der Mitte der Axe zuſammentrifft. Es kömmt alſo jene Operation eigentlich dem Künſtler zu, indem dieſer ohne dieſelbe ſeine Nadel aus der Urſache ſchwerlich abgleichen kann, weil den Wirkungen der Schwere ſich immer die eines ſchwachen Magnetismus beimiſchen, der jedem bearbeiteten Stück Eiſen oder Stahl inhärirt. Auf langen Seereiſen möchte es dienlich ſeyn, das Umkehren der Pole je nach einer Breitenänderung von 10 oder 20 Graden vorzunehmen, die zwiſchenliegenden Beobachtungen aber verhältnißmäßig zu corrigiren. Auf einer Reiſe nach dem Nordpol wird es hinreichen, jene Operation, wo möglich auf dem Anfangspunkt der Reiſe und bei der nördlichſten Beobachtung zu bewerkſtelligen. Sehr zweckmäßig iſt es auch, zwei oder mehrere Nadeln mitzunehmen, und mit jeder derſelben, die beiden in No. 1. bemerkten Beobachtungen vorzunehmen.

Noch gibt es eine andere Methode, die Neigung der Magnetnadel durch Schätzung der magnetiſchen Kraft der Erde in verſchiedenen Breiten mit dem Inclinatorium zu beſtimmen, indem man die Schwingungen zählt, welche die Nadel zuerſt im magnetiſchen Meridian und dann auch in der Richtung von Oſt und Weſt in einer beſtimmten Zeit, z. B. in 10 Minuten, macht. Die Zahl der erſtern heiße M

die der letztern P, ſo iſt nach Laplace Fin $I = \frac{P^2}{M^2}$. Geſetzt, man hätte in Kamtſchatka die Zahl der Schwingungen welche die Inclinations-Nadel in der Richtung des magnetiſchen Meridians macht, oder M in 10 Minuten = 250 gefunden, die Menge der Schwingungen welche ſie in einer auf den magnetiſchen Meridian ſenkrechten Richtung in eben der Zeit ausgeführt oder P = 238; ſo iſt der Sinus der Neigung $I = \frac{250^2}{238^2}$, und die Rechnung ſteht alſo:

$$\log. 238 = 2{,}37658. \times 2 = 4{,}75310.$$
$$\log. 250 = 2{,}39794. \times 2 = 4{,}79588.$$
$$\log. \sin. I = 9{,}95728.\ I = 65^\circ\ 0'$$

Zu den allgemeinen Beobachtungen, welche für die Nautik nicht weniger wichtig ſind als für die Phyſik, gehören auch vorzüglich die Erforſchungen der Atmoſphäre, in Abſicht auf Schwere und Temperatur; die ganz beſondere Einfachheit, Präciſion und Bequemlichkeit der beiden hierzu nöthigen Werkzeuge, des Barometers und Thermometers, macht ſie auch für den Gebrauch zur See ganz geeignet, und die damit angeſtellten Beobachtungen dienen ſowohl dem aufmerkſamen Seefahrer zur nützlichen Vorherſehung künftiger Witterung, als auch dem Meteorologen und dem Phyſiker zur nähern Kenntniß des Ganges der Witterungsveränderungen im Großen, und der von der geographiſchen Lage abhängenden Eigenthümlichkeiten unſerer Atmoſphäre.

Was das erſtere dieſer Inſtrumente, das Barometer betrifft, ſo iſt die Art ſeiner Beobachtung durch die wohlberechnete Aufhängung deſſelben und die Verminderung der Bewegung des Queckſilbers, ſehr erleichtert worden. Doch erfordert es noch eine ziemliche Uebung, den genauen Stand deſſelben zu erkennen. Es reicht dabei nicht hin nur die Maxima und Minima der Schwenkungen des Queckſilbers zu betrachten, ſondern man muß oft mehrere Minuten lang vor dem Barometer ſtehen, um einen Moment wahrzunehmen, wo die irrationalen Schwingungen des Schiffes und des Inſtruments ſich gegenſeitig zerſtört, wodurch denn die Queckſilber-Säule für einen Augenblick ſtationair wird. Die Zahl der Beobachtungen iſt willkührlich, doch ſollte man derſelben täglich wenigſtens 3 bis 4 machen. Z. E. des Morgens um 6 oder 8 Uhr, im Mittage und Abend um 4 oder 6 und allenfalls noch um 10 Uhr. Am wichtigſten iſt die Mittags-Beobachtung. Auch unterlaſſe man nicht vor oder nach der Reiſe, den Stand des Seebarometers mit einem guten Hebebarometer oder einem andern wohlberichtigten tragbaren Barometers zu vergleichen; weil ohne dieſe Vergleichung ein Hauptreſultat der barometriſchen Beobachtungen die Beſtimmung der abſoluten Höhe des Barometers in hohen Breiten verloren ginge. Zugleich iſt es nöthig, bei jeder Beobachtung auch die Wärme des Barometers, durch ein daran befeſtigtes oder doch in ſeiner Nähe im Zimmer hängendes Thermometer anzugeben, ſo wie auch die Temperatur der äußern Luft. In Abſicht dieſer Letztern iſt beſonders darauf zu ſehen, daß das Thermometer an einem der freien Luft vollkommen zugänglichen, doch weder directen noch reflectirten Sonnenſtrahlen ausgeſetzten Orte aufgehängt werde, und im Falle beide Bedingungen ſich nicht vereinigen ließen, möchte es nicht undienlich ſeyn, zwei derſelben an verſchiedenen Orten aufzuhängen. Es iſt nützlich auf ſolchen Reiſen mehrere Thermometer zu haben, nicht nur des Zerbrechens wegen, ſondern auch um etwa an entlegenen Orten, ein ſolches Inſtrument, deſſen Beobachtung ſo leicht und doch für die Climatologie ſo gewinnreich iſt, in die Hände eines fleißigen Beobachters übergeben zu können. Zuſammenhängend mit

den atmoſphäriſchen Veränderungen, iſt die bewegende Kraft alles Seefahrens, die Winde. Da die Beobachtung derſelben ohnehin das ſtündliche Geſchäft des Seefahrers ausmacht, ſo iſt es überflüſſig daran zu erinnern; doch möchte die Richtung des Windes in verticaler Beziehung in Acht genommen werden, um zu erfahren, ob wirklich, wie Einige bemerkt haben wollen, gewiſſe Winde mehr von unten herauf, andere mehr niederwärts niederſtrömen. Ebenſo ſollte die Stärke des Windes häufiger gemeſſen werden, was vermittelſt eines Windmeſſers nach Bouguer oder Woltmann auszuführen wäre.

Der eigentliche Schauplatz der phyſikaliſchen Arbeiten des Seefahrers, iſt jedoch das Element ſelbſt, auf welchem er ſchifft. So weit und breit von ſo viel tauſend Schiffen auch der Ocean befahren worden iſt, ſo wiſſen wir doch über die Menge der intereſſanten Erſcheinungen, die dieſe ungeheuren zwei Drittheile der Erde bedeckende Waſſermaſſe uns darbietet, noch ſo wenig, daß gerade dieſes Gebiet ein Hauptgegenſtand jeder der Erweiterung der Wiſſenſchaft gewidmeten Seereiſe ſeyn muß. Es iſt daher der Mühe werth, die einzelnen Merkwürdigkeiten deſſelben, der Ordnung nach herauszuheben, um ſie der Aufmerkſamkeit des Seefahrers zu empfehlen.

Wir fangen bei denjenigen Erſcheinungen an, welche nicht nur für die Geologie, ſondern auch für die Schifffahrt von beſonderer Wichtigkeit ſind; bei den großen mechaniſchen Phänomenen, der Ebbe und Fluth und der Strömungen.

Auf dem Schiffe läßt ſich die Ebbe und Fluth zwar nicht beobachten, denn auch auf einem vor Anker liegendem Schiffe laſſen die beſtändigen Drehungen und Ortsveränderungen deſſelben, keine genaue Meſſung mit dem Loth zu. Deſto mehr aber verdienen dieſe Anſchwellungen des Meers an den Küſten, mit Sorgfalt beobachtet zu werden. Das einfachſte Mittel hierzu iſt, an einer möglichſt ruhigen Stelle des Ufers wo keine Brandung iſt, eine in Fuße und Zolle eingetheilte (am beſten eine ſo bemalte) Stange oder Latte aufrecht zu befeſtigen, dergeſtallt, daß auch beim niedrigſten Waſſerſtand der Fuß derſelben, nie trocken werde. Zuweilen läßt ſie ſich ſo anbringen, daß man auch vom Schiffe aus, den Stand des Waſſers durch ein Fernrohr bemerken kann. Was die Beobachtungen ſelbſt betrifft, ſo kann man ihrer beſonders anfangs nicht leicht zu viele machen, (bei den ſtarken Fluthen in Japan, wurden ſie zuweilen alle 10 Minuten und noch öfters notirt. Kruſenſterns Reiſe, 3r Band S. 296 — 309.) man bemerke dabei genau die wahre Zeit, die Stärke des herrſchendes Windes, und ſo viel möglich auch die Richtung des Ebbe- und Fluthſtromes. Vorzügliche Aufmerkſamkeit verdienen die Beobachtungen zur Zeit des Voll- und Neumondes; die oft beſtrittene, theilweiſe bewährte, Behauptung von einer Abnahme oder Fortſchreiten der mittleren Meereshöhe, an verſchiedenen Orten der Erde, iſt ein ſo höchſt merkwürdiges Factum, daß der Seefahrer dringend eingeladen iſt, auf ſolche Wahrnehmungen ein ſorgfältiges Augenmerk zu haben, welche der einen oder andern Behauptung mit Grund zum Nutzen dienen könnten.

Die zweite große Bewegung des Meeres, die Strömungen, iſt auf die Schifffahrt ſelbſt von dem bedeutendſten Einfluſſe, und nicht minder merkwürdig in phyſiſcher Beziehung. Dieſe Strömungen ſind entweder blos örtlich und partiell, entweder conſtant oder periodiſch oder zufällig und unregelmäſſig. Die erſtern hängen entweder von localen Beſchaffenheiten, Verengungen der Küſten, von dem Ebb- und Fluthſtrom, zuweilen von unerkannten phyſiſchen Urſachen ab; die letztern gehören mehr in die Oeconomie der Natur im Großen, und ſind zum Theil Folge herrſchender Winde, vielleicht auch Folge der Umdrehung der Erde, des Umtauſches der Wärme und Kälte, der Ausdünſtung und andern

noch unerkannter Urſachen. Die zufälligen Strömungen können auch von benachbarten Stürmen herrühren. Ebenſo wie in der Atmoſphäre, ſo ſcheinen auch im Meere die Strömungen zuweilen in verſchiedenen, meiſtens entgegengeſetzten Richtungen über einander zu gehen. Am Lande geben ſie ſich durch ihre Beſchleunigung an den Küſten hinreichend zu erkennen. Schwieriger iſt ihre Erforſchung auf dem beweglichen Schiffe, das mit ihnen fortgeriſſen wird. Da gibt es keinen feſten Punkt zur Abmeſſung dieſer Bewegung, und das gewöhnliche Mittel, durch welches der Seefahrer ſeine Ortsveränderungen beſtimmt, das Log, iſt für die oft mächtigen Meeresſtröme unempfindlich. Nur durch die Verbindung der aſtronomiſchen Ortsbeſtimmung mit der gewöhnlichen Schiffsrechnung läßt ſich erkennen, wie viel das Schiff vom Lande fortgetrieben, wie viel es von dem Strom entführt worden ſey. Es iſt daher eine tägliche Vergleichung der Reſultate beider Methoden, ein nothwendiges Geſchäft für jeden Seefahrer der mit den nöthigen Hülfsmitteln zur aſtronomiſchen Ortsbeſtimmung, d. h. mit guten Sextanten und Chronometern und der Geſchicklichkeit ſie zu gebrauchen, ausgerüſtet iſt, das früher vorgeſchlagene Mittel ein Boot an ein in die Tiefe heruntergelaſſenes Lot gleichſam vor Anker zu legen, iſt theils umſtändlich, theils nicht immer anwendbar, und beſonders auch deßwegen unzuverläſſig, weil man dadurch nur eine ſehr kleine Wirkung des Stromes erfährt, und ſelbſt dieſe nicht vollſtändig, indem es höchſt unwahrſcheinlich iſt, daß die Fortbewegung des Meeres nur auf eine geringe Tiefe ſtatt findet.

Graf Rumford hat durch theoretiſche Speculationen es wahrſcheinlich gemacht, daß es im Ocean zwei große Hauptſtrömungen gebe, von denen eine an der Oberfläche vom Aequator zu den Polen, die andere in der Tiefe von den Polen zum Aequator hintreibt. Es iſt der Aufmerkſamkeit des Seefahrers werth, die Erſcheinungen in Acht zu nehmen, welche dieſer Vermuthung zur Beſtätigung oder Widerlegung dienen können, ſo wie auch diejenigen Thatſachen feſtzuhalten, welche mit den Bewegungen des Meeres zuſammenhängen, die das Eis überall an die Oſtküſten der Länder anlegen.

Ein noch zu wenig benutztes Mittel die größern Meeresſtrömungen kennen zu lernen, iſt das Auswerfen von wohlverſchloſſenen ſtarken Bouteillen, auf welchen nebſt dem Datum auf einem Zettel die damalige Länge und Breite des Schiffes angegeben iſt; die durch Schnelligkeit und Entfernung merkwürdigen Fahrten die einige dieſer Depeſchen gemacht haben, machen die Vervielfältigung dieſes Verſuchs ſehr wünſchbar und der Seefahrer ſollte dazu mehrere ſolcher Flaſchen beſonders bereit halten, um z. B. etwa bei jedem 5ten Grade der Breite, eine oder ein paar derſelben dem Meere zur Fortbringung zu übergeben.

Ein anderes Phänomen der Bewegung des Meeres, ſind die Wellen deſſelben; die Theorie dieſer Bewegung iſt noch ſo unvollkommen, und der Gegenſtand ſelbſt ſo flüchtig und ſchwer zu erfaſſen, daß auch nur allgemeine Beſtimmungen über Länge, Breite und Höhe und Geſchwindigkeit dieſer Waſſermaſſen, die ſich denn doch verſchiedentlich geſtalten, ein nützlicher Beitrag zur mathematiſchen Phyſik würde.

Mit den übrigen nautiſchen Verrichtungen zuſammenhängend und für die phyſikaliſche Erdbeſchreibung vorzüglich wichtig iſt auch die Unterſuchung der Tiefe des Meeres; freilich iſt für ſolche Beſtimmungen das gewöhnliche Maximum der Lotungen der Seefahrer (von 200 Klaftern) noch ſehr unzureichend, daher denn auch bis jetzt nur ein paar Meſſungen bekannt ſind, *) welche eine Tiefe von einigen 100 Klaftern erforſcht haben. Die Seltenheit dieſer Verſuche ſcheint vorzüglich in den Schwie-

*) Von Phipps (Lord Mulgrave) und von Peron.

rigkeiten ihrer Ausführung den Grund zu haben; eine der vornehmſten liegt in der ungemein ſtarken Reibung, welche die mit Waſſer durchzogene Lothleine auf einer ſo ausgedehnten Länge erfährt, wodurch die Laſt des Heraufziehens beträchtlich vermehrt wird. Da hauptſächlich die Reibung des Waſſers am Waſſer, nicht die an dem feſten Körper bedeutend iſt, ſo dürfte vielleicht eine dünnere jedoch ſtarke und glatte Schnur, welche um das Naßwerden zu verhindern, mit Oel, Talg oder Wachs oder einer Miſchung dieſer Art ganz durchzogen wäre, vortheilhaft ſeyn; vielleicht könnte man ſich auch eines Meſſingdrathes zu dieſem Ende bedienen, der an einigen Orten z. B. bei Teneriffa zur Angelfiſcherei gebraucht wird. Eine bequemere Vorrichtung zum Herausziehen, z. B. der Gebrauch einer Art Haſpel von beträchtlichem Durchmeſſer, möchte auch zur Erleichterung dieſes ſehr intereſſanten Verſuches noch einiges beitragen.

Dieſen und andern Schwierigkeiten der Tiefenmeſſung abzuhelfen, hat man ſchon lange Werkzeuge ausgedacht, welche unter dem Namen Bathometer bekannt ſind. Die meiſten derſelben ſind im Grunde weiter nichts als eine Wiederholung des erſten Vorſchlags von Dr. Hook, der hauptſächlich in folgendem beſteht. An einer langen Stange von leichtem Holze, wird ein ſchweres Gewicht, z. B. eine Kanonenkugel dergeſtalt befeſtigt, daß es im Niederwärtsgehen die Stange immer mit ſich fortzieht, ſo wie es aber auf den Boden ſtößt durch Auslöſung eines Hackens die Stange entläßt, welche dann wieder durch ihre ſpecifiſche Leichtigkeit in die Höhe ſteigt. Anfänglich wollte man aus der Zeit, wie lange die Stange unter Waſſer blieb, auf den von derſelben durchlaufenen Weg ſchließen, allein ſpäter, da dieß erſt ſchwierige Verſuche vorausſetzte und der Moment des Wiedererſcheinens der Stange leicht verfehlt werden konnte, ſo hielt man für zweckmäßiger, eine Art Wegmeſſer (Hodometer), dergleichen auch ſtatt der gewöhnlichen Logs vorgeſchlagen worden waren, daran zu befeſtigen, deſſen Räderwerk bei erfolgter Auflöſung ſogleich feſtgehalten wurde. Dieſer an ſich ſehr ſinnreichen Idee läßt ſich nichts weiter entgegenſetzen, als die Schwierigkeit die von den Strömungen vielleicht weit entführte Stange bei ihrem Wiederemporkommen auf dem weiten Ocean bald wahrzunehmen; doch auch dieſem hat man durch daran befeſtigte Flaggen (flamme de reconnoissance) zu begegnen geſucht. Gleichwohl iſt noch kein, wenigſtens kein gelungener Verſuch mit einer ſolchen Maſchine gemacht worden. Man ſehe die Vorſchläge von Greenſtreet in dem Repertory of arts and manufactures, und eine beſondere Schrift von Ciprian Luiscius über dieſen Gegenſtand.

Zu den beſondern Eigenthümlichkeiten des Meeres gehört auch vor allem ſeine Salzigkeit; dieſe durch chemiſche Analyſe zu prüfen, möchte auf dem Schiffe ſchwerlich angehen. Allein da die Stärke der Salzauflöſungen im Waſſer mit der Gewichtszunahme deſſelben genau gleichen Schritt hält, ſo gibt die Beſtimmung des ſpecifiſchen Gewichts des Seewaſſers ein bequemes Mittel an die Hand, das relative Quantum des in demſelben enthaltenen Seeſalzes zu beſtimmen. Man bedient ſich dazu am vortheilhafteſten eines Aräometers (einer Art Brandweinprobe, Péseliqueur) welches man in einem Gefäß in das Seewaſſer einſenkt. Ein ſolches Inſtrument iſt zum Gebrauch am beſten, wenn es ſo eingerichtet iſt, daß es mit einem daran befeſtigten conſtanten Gewicht im reinen (deſtillirten) Waſſer bei einer beſtimmten Temperatur auf jene Marke ſich einſenkt. Die zuzulegenden Gewichte ſelbſt müſſen genau aliquote Theile vom Gewicht des ganzen Aräometers ausmachen. Man hat denn bei jeder Beobachtung nur die Werthe der zugelegten Gewichte zu zählen, um die ſpecifiſche Schwere des Seewaſſers zu erhalten. Da jedoch das Seewaſſer für jeden Grad Wärme des 80theiligen (Reaumürſchen) Thermometers um $0{,}00034 = (\frac{34}{100000})$ leichter wird, ſo muß man nicht verſäumen, ein gutes nach der Reau-

märſchen Scale eingetheiltes Thermometer in das Waſſer zu bringen und die beobachtete Schwere nach beiſtehendem Täfelchen zu verbeſſern. *)

Therm. —	Correction	Therm. +
10°	0,00000	10°
11.	0,00034.	9.
12.	0,00069.	8.
13.	0,00103.	7.
14.	0,00137.	6.
15.	0,00172.	5.
16.	0,00206.	4.
17.	0,00240.	3.
18.	0,00275.	2.
19.	0,00309.	1.
20.	0,00343.	0.

Geſetzt man habe um das Aräometer auf die Marke einzuſenken $^{2}/_{100}$, $^{3}/_{1000}$, $^{5}/_{10000}$ auflegen müſſen, ſo iſt das ſpecifiſche Gewicht des Waſſers = 1,0235; fand ſich dabei die Temperatur des Waſſers + 14°, 5 R ſo hat man zu dem gefundenen Werth noch 0,00137, + 0,00017, = 0,00154, zu addiren, wodurch man (1,0235 + 0,00154) = 1,02504, erhält; wäre die Temperatur + 7° 3 R geweſen, ſo hätte man 1,0235 — 0,0013 = 1,02237 für die ſpecifiſche Schwere des Seewaſſers bei 10° R erhalten. Dieſe Prüfung des Waſſers auf den Salzgehalt kann auch der Schifffahrt dadurch nützlich werden, daß ſie die Einwirkung großer Flüſſe ſchon in weiter Entfernung von dem Lande zu erkennen gibt; auf einer Reiſe nach Norden iſt ſie beſonders auch in der Nähe der großen Eismaſſen vorzunehmen, um zu entſcheiden, ob etwa das nicht gefrorne Waſſer auch dasjenige Salz, welches vom Eiſe ausgeſchieden wurde, in ſich aufgenommen habe. Da übrigens dem Seewaſſer, außer dem Salze auch noch andere Stoffe beigemiſcht ſind, welche nur die Chemie erkennen kann, ſo kann es nicht ſchaden etliche Flaſchen davon einem guten Chemiker zu behändigen.

In einem noch nicht genug unterſuchten Zuſammenhange mit der Salzigkeit des Meeres, ſteht die ſehr wichtige Frage über das Quantum der täglichen Ausdünſtung der ungeheuren Waſſerfläche. Die Unterſuchungen hierüber laſſen ſich am bequemſten mit dem Aräometer anſtellen, indem man in einem cylindriſchen Gefäße eine Portion Waſſer irgendwo im Freien aufhängt, deren ſpecifiſches Gewicht man von Zeit zu Zeit unterſucht. Hierbei muß die Oberfläche des Waſſers bekannt ſeyn, und die Temperatur des Waſſers und der Luft zwiſchen den Meſſungen oft unterſucht werden. Man darf jedoch nicht mehrere Tage lang das nämliche Waſſer aufheben, weil die Ausdünſtung abnimmt je dichter die Soole wird, ſo daß man hieraus auf die Verdünſtungen des Meeres keinen Schluß ziehen könnte.

Von ganz beſonderer Wichtigkeit für die allgemeine Climatologie unſers Erdkörpers, iſt die Erforſchung der Temperatur des Meeres an der Oberfläche ſowohl, als in der Tiefe. Eine zuſammenhängende Reihe in gleicher Jahreszeit und in gleicher Tiefe gemachter Temperaturbeobachtungen des Meeres von 5 zu 5 Graden, vom Aequator bis zu den Polen, würde uns weit ſchneller und ſicherer zu allgemeinen Angaben über die mittlere Erwärmung der Erde verhelfen, als die abgemeſſenſten theoretiſchen Speculationen und die mühſamſten und langwierigſten Thermometer-Beobachtungen auf dem Lande, wo die mittlere Temperatur durch ſo viel zufällige Einwirkungen verändert wird. *) An der Oberfläche iſt die Wärme des Waſſers leicht durch ein gewöhnliches Thermometer zu beſtimmen, das

*) Bei der Beobachtung ſelbſt muß man genau Acht haben, daß keine bedeutende Luftblaſen ſich an das Aräometer anhängen und dieſe entweder durch Herausziehen des Inſtruments, oder durch Abwiſchen mit einem Pinſel wegzuſchaffen ſuchen.

**) Hiervon ſind die Verſuche über die Temperatur der Quellen am Lande auszunehmen, deren Beobachtung, wenn ſich etwa Gelegenheit dazu fände, ein nicht zu verſäumendes Mittel iſt, die Temperatur der Erde zu beſtimmen.

einige Fuß tief hineingeſenkt und ſchnell herausgezogen wird. *) Für die Erforſchung der Temperatur in der Tiefe, hat man verſchiedene Methoden angegeben, welche meiſt alle darauf hinauslaufen, daß man Thermometer mit großen Kugeln, welche eine Aenderung der Temperatur nur langſam annehmen, anwenden, die allenfalls noch mit hölzernen Kapſeln und andern, die Wärme ſchlecht leitenden, Subſtanzen umgeben, dabei aber das Inſtrument lange in der Tiefe laſſen ſolle. Allein weit bequemer für ſolche Verſuche ſind die Thermometrographen, und unter dieſen namentlich derjenige, welcher nach ſeinem Erfinder *Sixthermometer* genannt wird, und das Maximum einer vorhergegangenen Temperatur-Aenderung anzeigt. Es iſt ein Weingeiſt-Thermometer, in welchem eine von der Ausdehnung oder Zuſammenziehung des Weingeiſtes fortgeſchobene Queckſilberſäure, ein Paar durch Reibung in der Röhre feſtſitzende Kölbchen von Eiſendraht verſchiebt, welche dann beim Zurücktreten des Queckſilbers an ihrer Stelle bleiben. Vor jeder Beobachtung müſſen ſie durch ein vorſichtiges Schütteln mit dem Queckſilber in Berührung gebracht werden. Dieſes Thermometer wird in einem nach vorne zu offenen, allenfalls durch ein Drathgitter verſchloſſenes Käſtchen, etwa eine Klafter hoch über dem Bleylot an der Lotleine angebunden und dann in jede beliebige Tiefe gelaſſen; eine halbe Viertelſtunde reicht hin um ihm die umgebende Temperatur mitzutheilen, ein ſchnelleres oder langſameres Heraufziehen hat da auf die Beobachtung keinen Einfluß. Vor und nach jeder Beobachtung iſt es rathſam, daſſelbe nebſt einem andern guten Thermometer ins Waſſer zu ſtecken, um es mit jenem zu vergleichen. Es iſt zu wünſchen, daß ein Seefahrer der mit einem ſolchen Inſtrumente ausgerüſtet iſt, keine Windſtille vorbeigehen laſſe, ohne dieſes Inſtrument auf verſchiedene und große Tiefen niederzulaſſen. Beſonders ſollte man ſich bemühen diejenige Tiefe ausfindig zu machen, bei welcher, wie frühere Beobachtungen vermuthen laſſen, die conſtante Temperatur von — 1°, 7 R, welche dem Gefrieren des Seewaſſers vorangeht, eintritt, und dann auf unbeſtimmte Tiefen ſich fortſetzt.

Berühmte Phyſiker (*Franklin* und *Humboldt*), haben zum Theil auf Verſuche hin, behauptet, daß in der Nähe von Sandbänken und Untiefen das Meer kälter ſey als in der freien Tiefe, und daß mithin das Thermometer ein Warnungsmittel für den Seefahrer werden könne. Die Fähigkeit des Waſſers, die Erwärmung von oben ſchneller und tiefer fortzupflanzen und dagegen die Langſamkeit, mit welcher die Erde eine äußere Erwärmung annimmt, ſcheint dieſer Behauptung wenigſtens für die Frühlings- und Sommermonate günſtig zu ſeyn, im Winter möchte jedoch das Gegentheil ſtatt finden. Auf jeden Fall verdient ſie durch möglichſt häufige Beobachtungen noch näher geprüft zu werden, wozu man in dem Sixthermometer ein ſo brauchbares Werkzeug beſitzt.

Zu den Thatſachen, betreffend die Temperatur des Meeres, gehört auch das Phänomen der *Eisbildung* auf dem Meere im Großen. Allererſt liegt hier dem Seefahrer ob, die Größe der ſchwimmenden Eismaſſen, von deren Umfang die Berichte früherer Seefahrer uns die erhabenſten Begriffe gegeben haben, auf jede mögliche Weiſe zu beſtimmen. Zu dem Ende iſt es nöthig, durch Verſuche an Ort und Stelle das ſpecifiſche Gewicht dieſes Eiſes gegen das Meerwaſſer zu beſtimmen. Am beſten iſt es, hierzu ſich ein länglichtes Stück Eis von prismatiſcher oder cylindriſcher Geſtalt zu verſchaffen, welches in ein Gefäß voll Seewaſſer eingetaucht wird. Die Länge des eingetauchten Theiles mit der des über dem Waſſer befindlichen verglichen, gibt das Verhältniß an, nach welchem die ſichtbare Eismaſſe vergrößert werden muß, um das

*) Es verſteht ſich, daß hier, wie überall, die Thermometer-Beobachtungen in Graden und deren Zehntheilen anzugeben ſind.

wahrſcheinliche Quotum des Ganzen zu erhalten. Getreue Zeichnungen von ſolchen Eisbergen, welche ſich durch die Aufthürmung und das Uebereinandergleiten der Eisſchichten erzeugt haben, ſind ebenfalls wünſchenswerth, ſo wie die Meſſungen der Dicke der Eisſchichten, welche das Reſultat eines einzigen Froſtes zu ſeyn ſcheinen. Von den aräometriſchen Verſuchen in der Nähe des neugebildeten Eiſes, iſt oben ſchon geredet worden. Da verdiente Naturforſcher, Higgins, und in den neueſten Zeiten Parrot durch Verſuche im kleinen geleitet, die Behauptung der Seefahrer von Forbisher und Davis bis auf Cook, daß das Meereis kein Salz enthalte, beſtritten haben, ſo iſt eine neue Unterſuchung dieſes Gegenſtandes an Ort und Stelle zu wünſchen, indem man ein hinreichendes Quantum feſten Meereiſes nach vorheriger Abwaſchung deſſelben, in ſüßem Waſſer ſchmelzt und ſein ſpecifiſches Gewicht mit dem Aeräometer unterſucht. Zu beſſerer Ueberzeugung möchte es noch dienlich ſeyn, ein paar Flaſchen mit ſolchem Eiſe zu füllen, damit das Waſſer deſſelben chemiſch unterſucht werden könne.

Endlich verdienen noch die äußern dem Auge auffallenden Eigenſchaften des Meerwaſſers, die Aufmerkſamkeit des Seefahrers, die Farbe deſſelben und ſeine Durchſichtigkeit, und dann das Leuchten des Meeres bei Nacht. In Abſicht der erſtern, iſt darauf zu achten, in wiefern die auffallende oder veränderte Farbe des Meeres von einer Veränderung der Tiefe, von der Farbe des Meergrundes, oder von der des Himmels und der Wolken, vom Sonnenlicht oder auch von, auf der Oberfläche des Waſſers befindlichen fremdartigen Stoffen herrühre. Die Durchſichtigkeit des Meerwaſſers wäre am leichteſten durch Hinunterlaſſen einer an der Lotleine horizontal befeſtigten weißbemalten Fläche, worauf ſich ſchwarze oder auch verſchiedentlich gefärbte Streifen oder Buchſtaben befänden, zu prüfen. In Ermangelung derſelben, könnte man ſich auch eines irdenen weißen Tellers oder eines mit weißem Zeuge überzogenen Brettes bedienen. Die Tiefe bei welcher die Fläche ſelbſt unſichtbar oder die auf derſelben befindlichen Zeichen in verſchiedenen Gewäſſern undeutlich werden, gibt die relative Durchſichtigkeit dieſer letztern zu erkennen.

Da über das Leuchten des Meeres noch ſo verſchiedene Meinungen herrſchen, indem einige es von electriſchen Wirkungen, andere von faulichten Subſtanzen und entwickeltem phosphoriſchen Stoff, andere von lebendigen meiſt mikroſkopiſchen Thieren ableiten, einige ſogar alle drei Urſachen des Leuchtens annehmen: ſo iſt es der Mühe werth, auch dieſen Gegenſtand durch fortgeſetzte Unterſuchungen mehr ins Klare zu bringen. Am meiſten verdient das blaßere Leuchten der See, das man für eine electriſche oder phosphoriſche Lichtentwickelung aus dem Waſſer ſelbſt angeſehen hat, näher unterſucht zu werden, und beſonders iſt hier darauf zu ſehen, ob nicht auch in dieſem Licht lebendige leuchtende Thierchen, vielleicht nur von kleinerer Art und in geringerer Anzahl als bei dem ſtarken Leuchten, als Urſache des Lichtes vorhanden ſeyen. Dieß möchte am beſten geſchehen, indem man ein hinreichendes Quantum von ſolchem blaßleuchtenden Waſſer filtrirt, da es dann, wenn das Licht im Waſſer ſelbſt ſteckt, auch nachher leuchten muß, wenn es aber von Thierchen herkommt, dieſe bei einer kleinen Erſchütterung im Filtrum leuchten werden. Ob das Licht was man auf todten Fiſchen vor dem Eintritt der Fäulniß bemerkt, auch (was höchſt wahrſcheinlich iſt) von lebendigen Thierchen herrühre, hat der Phyſiker auf dem Zimmer mit dem Mikroſkop zu unterſuchen. Die Natur der (zuweilen ſtark leuchtenden) Weichthiere im Meere, der Meduſen, Beroen u. dgl. über welche Mitſchell in dem Medical Repository, of New-york. Vol. IV. ſo intereſſante Beobachtungen in dieſer Hinſicht bekannt gemacht hat, zu analyſiren, kommt mehr dem phyſiologiſchen Naturforſcher und dem Chemiker, als dem Seefahrer zu.

Noch haben wir der leuchtenden Erſcheinungen zu erwähnen, welche in der Luft ſich wahrnehmen laſſen; dieſe ſind das Nordlicht und die Feuerkugeln und Sternſchnuppen. An den erſtern hat der Beobachter die Höhe des umgebenden Bogens, entweder mit dem Sextanten oder wenn dieſes die Dunkelheit des Horizontes nicht zuläßt, vermittelſt der Sterne zu beſtimmen, welche zwiſchen denſelben durchſcheinen, wobei die wahre Zeit anzugeben iſt. Die Ausdehnung deſſelben auf dem Horizont, die Schnelligkeit mit welcher es über den Horizont auf verſchiedenen Höhen ſich erhebt, ſind ebenfalls Gegenſtände ſeiner Beobachtung. Eine umſtändliche Beſchreibung deſſelben und allenfalls eine Zeichnung, die ſich auf dunkelblauem Papier mit ſchwarzer und weißer Kreide nicht übel darſtellen läßt, ſind nicht zu verachtende Beiträge zur Geſchichte der Meteore. Die Einwirkungen welche dieſe Erſcheinung auf die Magnetnadel äußern ſoll, ſo wie der Zuſammenhang derſelben mit der herrſchenden Witterung, ſind ebenfalls zu beachten. Die ſchon längſt widerlegte Sage, als ob ſich bei Nordlichtern ein Ziſchen oder Kniſtern hören laſſe, iſt kaum mehr der Aufmerkſamkeit werth. In Anſehung der Sternſchnuppen und Feuerkugeln ſuche man die Stelle, wo ein ſolches Meteor zerplatzt und verſchwunden iſt, auch, wo es angeht, ſeinen ſcheinbaren Lauf auf einer Sternkarte zu verzeichnen, woraus man dann, mit Zuziehung der wahren Zeit und der Breite des Lotes der Beobachtung, die ſcheinbare Höhe und das Azimuth deſſelben, und daraus, etwan mit Zuziehung einer anderswo gemachten Beobachtung, ſeine Entfernung von der Erde berechnen kann.

Dieſes ſind im Allgemeinen die Gegenſtände, auf welcher der Seefahrer ſein Augenmerk zu richten, die Methoden nach welchen er ſie zu beobachten hat. Zu mancher Beobachtung wird die erforderliche Bequemlichkeit fehlen, und hinwiederum werden Erſcheinungen ſich aufdringen, deren hier entweder gar nicht oder nur unvollſtändig gedacht iſt. Das Beſte muß hierbei die Forſchbegierde des Seefahrers ſelbſt thun; ſeine eigenen Kenntniſſe, ſeine Erfindſamkeit und ein ruhmwürdiges Beſtreben alle ſeine Bemühungen den Wiſſenſchaften nutzbar zu machen, wird ihn hierin beſſer leiten, als keine Inſtruction es thun kann.

Zürch den 20ſten Juni 1816.

Horner.

Entdeckungs-Reiſe
in
die Süd-See und nach der Berings-Straße
zur
Erforſchung einer nordöſtlichen Durchfahrt.

Unternommen in den Jahren 1815, 1816, 1817 und 1818

von

Otto von Kotzebue.

Erſter Band.

Iſt im 12ten Bogen, nach Seite 92, vor der Vorrede zu ſetzen.

V o r r e d e.

Ich übergebe dem Publikum die Geſchichte meiner Reiſe mit vieler Schüchternheit; denn ich fühle wohl, daß der einfache Styl eines Seemanns, welcher ſeit ſeinem 13ten Jahre blos dem Dienſte lebt dem er ſich gewidmet, nur Wenige befriedigen kann. Ich hatte freilich die Abſicht, meinen Bemerkungen in Hinſicht der Darſtellung einen Werth zu geben, auf den ſie ſonſt nicht Anſpruch machen durften: Mein guter Vater wollte die Redaction derſelben übernehmen. In dieſer Hoffnung eilte ich nach Mannheim. Die Leſer wiſſen, welcher ſchrecklichen Cataſtrophe ich entgegen ging.

Was mich jetzt, unter den ſchmerzlichſten Gefühlen die mich beſtürmen, aufrecht hält und erhebt, iſt der Mann, deſſen Name ich mit Dank und Ehrfurcht nenne: der Graf Rumanzoff. Er bedarf ſeiner Titel und Würden nicht, um ſich Achtung zu erwerben; denn der edle Eifer mit dem er auf alle Weiſe Wiſſenſchaft zu verbreiten ſucht, erweckt Ehrfurcht für ihn in jedem Herzen, das ihn kennt. Er

war es auch, der dieſe Reiſe veranſtaltete, und weder Mühe noch bedeutende Koſten ſparte, um dadurch wiſſenſchaftliche Kenntniſſe zu befördern. Er war es, der mich gütig auserſehen, dieſes ehrenvolle Unternehmen auszuführen, und Er iſt es, dem ich dieſes Buch widme und um deſſen Nachſicht ich flehe.

Räks in Ehſtland den 17ten April 1820.

Kotzebue.

Reiſe auf dem Schiffe Rurick.

Erſte Abtheilung.

Heute Nachmittag um 3 Uhr (den 22ſten Januar 1815) ſagte ich meiner Geburtsſtadt Reval Lebewohl, und trat mit meinem Commando, welches aus einem jungen talentvollen Offizier, Namens Kordiukoff und 20 Matroſen beſtand, den Marſch nach Abo an. Die Regierung hatte mir die Erlaubniß ertheilt, die beſten Leute auszuſuchen, und es fanden ſich mehr Freiwillige als ich bedurfte, welche ſich mit einer wahren Begierde erboten, alles Mögliche mit mir zu wagen. Solche Helden waren mir natürlich ſehr willkommen, und flößten mir frohe Hoffnungen für die Zukunft ein. Wir marſchirten mit unſerer Bagage ab, und als ich die Stadt im Rücken hatte, war mir wohl zu Muthe, denn, der erſte Schritt zu dem ehrenvollen Unternehmen war gethan! Es herrſchte ein allgemeiner Jubel unter den Matroſen, welche bis zum Nachtlager ſangen und ſpielten.

Den 31ſten Jan. um 4 Uhr Nachmittags rückten wir in St. Petersburg ein, wo ich die Mannſchaft einige Tage ausruhen ließ. Hier geſellte ſich der Lieutenant Schiſchmaref zu uns; ich hatte ihn ſelbſt zu dieſer Expedition gewählt, weil ich ſchon ſeit mehreren Jahren in freundſchaftlichen Verhältniſſen mit ihm ſtand, und ihn als einen vorzüglichen Offizier kannte. Hier machte ich auch dem Urheber der ganzen Unternehmung, dem Grafen Rumanzoff meine Aufwartung, und dieſer behandelte mich mit einer ſolchen Güte und Auszeichnung, daß er dadurch meinen Muth zu allen bevorſtehenden Beſchwerden unendlich erhöhte.

Den 17ten Februar verließen wir St. Petersburg, und langten nach einem ziemlich angreifenden Marſch, den 19ten in Abo an. Es ſchien mir, als hätten wir ſchon jetzt eine kleine Probe unſerer Beharrlichkeit und Standhaftigkeit abgelegt, denn wahrlich, eine Fußreiſe von Reval über St. Petersburg nach Abo, in dieſer Jahreszeit, würde manchem ſehr mißfallen. Unſere Freude beim Anblick der Stadt war groß, und jeder ſah mit Sehnſucht den warmen Stuben entgegen; aber wie ſehr wurden wir getäuſcht! denn ich ſowohl mit meinen Offizieren, als auch meine armen Matroſen, wurden in elende verfallene Hütten geſteckt, die etwa 9 Quadrat-Fuß Flächeninhalt hatten, den ganzen Winter nicht geheizt waren, und zu Gänſe- und Hühnerſtällen gedient haben mochten. Ich bot meine

ganze Beredſamkeit auf, um unſerm Wirthe begreiflich zu machen, daß er uns in Viehſtälle einquartirt habe; vergebens! er zuckte die Achſeln und ſprach: für Ruſſen iſt das gut genug. — Nachdem wir uns ein Paar Wochen in den elenden kalten Löchern gequält hatten, erhielten wir beſſere Wohnungen.

Der Kiel zu unſerm Schiffe welches Rurick heißt, war ſchon gelegt; man baute mit vielem Fleiße daran, und unſere tägliche Beſchäftigung war, dem Baue zuzuſehn.

Den 16ten März. Mit der heutigen Poſt erhielt der Schiffsbaumeiſter für ſeinen unermüdlichen Eifer, den Rurick recht ſorgfältig zu bauen, von dem Grafen Rumanzoff eine goldene Uhr. Ich halte es für meine beſondre Pflicht, dem hieſigen Haupt-Commandeur, Herrn Grafen Haiden für die außerordentliche Theilnahme, die er an der Expedition genommen, und durch Rath und That bewieſen hat, öffentlich meinen Dank auszuſprechen.

Den 11ten Mai. Das Schiff iſt zu unſerer großen Freude fertig, und heute vom Stapel gelaufen. Um 4 Uhr Nachmittags hielten wir Gottesdienſt, wobei der Rurick vom ruſſiſchen Geiſtlichen eingeweiht ward; hierauf erſchien unter Trompeten- und Paukenſchall die Kriegsflagge, und dieſe wurde mit tauſendſtimmigem Hurrah! in den Fluß getaucht. (Bei dieſer Gelegenheit muß ich bemerken, daß der Kaiſer auf meine Bitte die Gnade gehabt hatte, mir die Kriegsflagge zu bewilligen, indem es mir ſchien, daß eine Entdeckungsreiſe unter einer Kauffartheiflagge vielen Unbequemlichkeiten und ſelbſt Hinderniſſen unterworfen ſeyn könnte.)

Ich ſelbſt rutſchte mit dem Rurick hinunter, ganz ergriffen von der angenehmen Vorſtellung, mich jetzt als ſeinen Herrn anſehen zu dürfen. Während des Gottesdienſtes hatten wir einen warmen Regen, indem aber das Schiff vom Stapel lief, hörte der Regen plötzlich auf und die Sonne trat prachtvoll hervor; ein Zufall, der von den Zuſchauern als eine glückliche Vorbedeutung für die ganze Reiſe angeſehn ward. So lange das Schiff noch auf dem Stapel ſtand, waren wir beſchäftigt geweſen, Segel, Taue u. ſ. w. zu verfertigen; jetzt war alles bereit, und wir ſetzten mit großem Fleiß unſern Rurick in den Stand, Abo ſobald als möglich verlaſſen zu können; denn da ich noch im Juli von Kronſtadt abzuſegeln wünſchte, und wir vorher nach Reval mußten, um dort die nöthigen Lebensmittel für dieſe große Reiſe einzunehmen, ſo war durchaus keine Zeit zu verlieren.

Den 23ſten Mai verließen wir Abo und langten den 26ſten in Reval an, wo der Branntwein-Vorrath ſchon beſorgt war, und gleich eingeladen wurde. Hier erhielt ich auch vom Capt. Kruſenſtern die nöthigen aſtronomiſchen Inſtrumente und zwei Chronometer, welche zu dieſer Expedition in England beſtellt, und von ihm ſelbſt nach Reval gebracht worden waren; auf die Güte derſelben konnte man alſo bauen, was ſich in der Folge auch beſtätigte.

Den 16ten Juni ſegelten wir von Reval ab, ließen den 18ten die Anker auf der Rhede von Kronſtadt fallen, und brachten hierauf den Rurick in den Hafen, um ihn vollends zur bevorſtehenden Reiſe auszurüſten.

Den 27ſten Juli. Endlich iſt das Schiff in völliger Ordnung und mit Lebensmitteln auf zwei Jahre verſehen, und wir verlaſſen heute den Hafen, um unſere Reiſe in einigen Tagen anzutreten. Der Graf Rumanzoff hat mir verſprochen, das Schiff morgen mit ſeiner Gegenwart zu beehren, auch der Doctor Eſchſcholtz und der Maler Herr Choris welche die Reiſe mitmachen werden, haben ſich auf morgen gemeldet. Unſere ganze Equipage beſteht jetzt aus zwei Lieutenants, (an Kordinkoffs Stelle, welcher in Reval krank zurückblieb, iſt der Lieutenant Zacharin getreten) drei Unterſteuerleu-

ten, 2 Unteroffizieren, 20 Matroſen, dem Arzt und dem Maler. In Kopenhagen erwarten uns die Herren von Chamiſſo und Wormskloid, welche beide als Naturforſcher mitreiſen.

Den 29ſten Juli. Da das ſchlechte Wetter geſtern den Grafen Rumanzoff abgehalten hatte, an Bord zu kommen, ſo erſchien er heute in Begleitung des Capt. Kruſenſtern, und gleich darauf fanden ſich der Admiral Moller, Haupt-Commandeur von Kronſtadt, und der Admiral Korobka ein. Auch dieſen beiden Männern ſtatte ich hiemit meinen öffentlichen Dank ab, denn ohne ihren thätigen Beiſtand wäre es mir unmöglich gelungen, den Rurick ſo ſchnell und ſo gut auszurüſten. Dem Grafen Rumanzoff gefiel das Schiff ſehr, nur ſchien es ihm zu klein, worin er auch nicht ganz Unrecht hatte, da es nur 180 Tonnen hält; indeß hat ein ſo kleines Schiff wieder den Vortheil, daß man ſich damit ſehr nah an die Küſten wagen darf, und daher eine viel genauere Aufnahme liefern kann. Die innere Einrichtung iſt ſehr bequem, ſowohl für die Offiziere als für die Matroſen; denn ich habe ihnen viel Raum gegeben, weil ich überzeugt bin, daß die Geſundheit der ganzen Mannſchaft viel davon abhängt. Der Rurick hat 2 Maſten und iſt mit 8 Kanonen verſehen, wovon 2 dreipfündig, 2 achtpfündig, und 4 zwölfpfündig ſind. Nachdem der Graf Rumanzoff mit vieler Güte von uns Abſchied genommen und das Schiff verlaſſen hatte, ſalutirten wir ihn mit 13 Schüſſen und es wurde drei Mal Hurrah! gerufen.

Von Kronſtadt nach Kopenhagen.

Den 30ſten Juli. Um fünf Uhr Morgens verließen wir Kronſtadt von einem friſchen N O begünſtigt, und ſegelten um acht Uhr Abends an der Inſel Hochland vorbei. Den 31ſten gegen Mittag erblickten wir die Thürme der Stadt Reval, und ich ſagte nun meinem Geburtsorte auf mehrere Jahre, vielleicht auf immer, ein letztes Lebewohl. Der Wind wurde bald ungünſtig, und blieb ſo bis zum 3ten Auguſt; die Inſel Gotland lag uns zur Seite, und ein heftiger Sturm aus S W hielt uns hier gefeſſelt. Den folgenden Tag legte ſich der Wind, ging nach S um, und erlaubte uns, unſere Reiſe unter vollen Segeln fortzuſetzen. Den 7ten gegen Mittag ſahen wir die Inſel Bornholm, und ſegelten um 4 Uhr Nachmittags an der Inſel Chriſtianſoe, in einer Entfernung von zwei Seemeilen, vorbei. Die darauf befindliche Feſtung erhob die Flagge, wir ſalutirten mit 7 Schüſſen, und ſie erwiederte mit gleicher Zahl. Die Inſel Chriſtianſoe iſt nur ein kahler Felſen, den die Feſtung ganz einnimmt, doch gewährt ſie einen recht hübſchen Anblick, indem alle Gebäude aus der See empor zu ſteigen ſcheinen.

Den 9ten Auguſt. Um 9 Uhr Morgens warfen wir die Anker auf der Rhede vor Kopenhagen, der Feſtung gegenüber. Der Rurick ſalutirte mit 7 Schüſſen, und ward mit gleicher Zahl wieder begrüßt. Heute noch hatte ich das Vergnügen, unſere beiden Reiſegefährten, Herrn Wormskloid und v. Chamiſſo kennen zu lernen, welche ich erſuchte, ſobald wie möglich mit ihren Sachen an Bord zu kommen, da die ſpäte Jahrszeit keinen langen Aufenthalt geſtattete. Den 10ten machte ich die ſehr angenehme Bekanntſchaft des verdienſtvollen Admirals Löwenör, der ſich durch ſeine vorzügliche Karte von der Nordſee bei allen Seefahrern ein Denkmal geſtiftet hat; ſo manches Schiff dankt dieſem Manne ſeine Erhaltung. Ich meldete mich bei dem ruſſiſchen Miniſter Liſankewitſch, der mich mit Auszeichnung empfing, und in deſſen Geſellſchaft ich dem Herrn Grafen Schimmelmann auf ſeinem ſehr ſchönen Landgute meine Aufwartung machte.

Den 13ten hatten Graf Dohna, ruſſiſcher Geſandte, Graf Boribell, öſtereichiſcher Geſandte, Admiral Löwenör, der ruſſiſche Geſandtſchaftsſecretair van Brien und General Tawaſt, ſchwediſcher Geſandte, die Güte, mir einen Beſuch abzuſtatten. Meinen Gäſten gefiel die innere Einrichtung des Schiffs außerordentlich, wodurch ich mich ſehr geſchmeichelt fühlte, da ſie ganz nach meiner Vorſchrift gemacht war. Als ſie das Schiff verließen, wurden 13 Kanonen abgefeuert, und wir rieſen ihnen ein lautes Hurrah! nach, welches ſie erwiederten. Der franzöſiſche Geſandte Graf Bonné hatte auch die Abſicht gehabt, das Schiff zu beſuchen, war aber durch einen Gicht-Anfall davon abgehalten worden — ich mußte dagegen ſeine Einladung zum Mittageſſen ablehnen, da mich nothwendige Geſchäfte auf dem Rurick feſſelten. Durch frühere Erfahrung belehrt, wie beſchwerlich in warmen Gegenden das Geſchäft eines Schiffs-Kochs iſt, und wie nachtheilig das Klima auf ſolche Leute wirkt, die ſich nicht früher daran gewöhnen konnten, bemühte ich mich, in Kopenhagen einen Koch zu bekommen, der ſchon Reiſen nach Oſtindien gemacht hätte. Es fand ſich ein Weſtindier, den wir auf dem Rurick anſtellten, und der die ganze Reiſe glücklich überſtanden hat, ob er gleich, ſelbſt unter dem Aequator, beſtändig an dem Feuer ſtand.

Den 17ten Auguſt. Um 4 Uhr Morgens verließen wir mit friſchem SSW Kopenhagen, mußten aber die Hoffnung, heute noch den Sund zu paſſiren, aufgeben, denn der Wind wandte ſich nach W und zwang uns, um 8 Uhr Morgens die Anker vor Helſingör fallen zu laſſen. In Kopenhagen fand ich, daß meine Chronometer ſeit Kronſtadt ihren Gang ſehr verändert hatten. In St. Petersburg waren ſie von dem Aſtronomen Schubert beobachtet worden, welcher fand, daß Chronometer Hardi den 20ſten Juli nach mittlerer Zeit $2.^{st}$ $8.^{m}$ $39,^{s}$ 54 zu ſpät war; die tägliche Retardation 2, 18^{s} Chronometer Barands nach mittlerer Zeit zu früh $3.^{st}$ 20^{m} $31,^{s}$ 6. gewann täglich 0, $86.^{s}$ In Kopenhagen fand ſich, daß Barands 18, und Hardi $21,^{s}$ verlor. Eine ſolche Veränderung des Ganges der Chronometer machte mir die Güte derſelben zweifelhaft, doch habe ich in der Folge keine Urſache gehabt mich über ſie zu beklagen.

Von Kopenhagen nach England (Plymouth).

Den 18ten Auguſt. Wir hatten die ganze Nacht ſtarken Sturm aus NW gehabt, welcher mit Anbruch des Tages noch heftiger ward; gegen Abend legte er ſich, und unſere Offiziere konnten der ruſſiſchen Fregatte Cola, die an uns vorbei ſegelte, Briefe nach Kronſtadt mitgeben.

Den 19ten um 10 Uhr Morgens, erhob ſich der Wind aus S und wir gingen ſogleich in Geſellſchaft einer Menge Kauffarthei-Schiffe unter Segel. Wir ſalutirten im Sund die Feſtung Kronburg mit 7 Schüſſen, welches ſie mit gleicher Zahl erwiederte, und da der Wind friſch wehte, hatten wir den Sund bald paſſirt. Unſere Fahrt nach Plymouth war langweilig; wir hatten ſelten guten Wind, und es fiel durchaus nichts vor, was dem Leſer intereſſant ſeyn könnte — daher erlaube er mir, meinen Einzug in England zu halten.

Den 1ten September ſegelten wir durch die Straße Dover, und ließen den 7ten Mittags die Anker vor der Stadt Plymouth in Cathwater fallen. Ich hatte dieſen Hafen gewählt, weil er den Vortheil gewährt, daß man von ihm aus, bei friſchem Winde, in Einem Tage den Ocean erreichen kann.

Sobald wir uns vor Anker gelegt hatten, machte ich dem Admiral Monley, Haupt-Commandeur vom hieſigen Port, meine Aufwartung; er empfing mich ſehr artig, und erbot ſich, uns jeden in

ſeiner Macht ſtehenden Beiſtand, zu leiſten. Auch verſäumte ich nicht, mich noch an dieſem Tage bei dem ruſſiſchen Konſul Herrn Hawker zu melden, und ihm ein ſchriftliches Verzeichniß aller meiner Bedürfniſſe einzureichen, mit der Bitte, ſogleich zu ihrer Herbeiſchaffung die nöthigen Maaßregeln zu nehmen. Ich verdanke dem thätigen Beiſtande dieſes rechtlichen Mannes viel. Nachdem ich dieß Geſchäft beendigt hatte, beſuchte ich Herrn Whidbey, einen Freund des Capt. Kruſenſtern. Dieſer unterrichtete und äußerſt liebenswürdige Mann hat die Reiſe von Vancouver, als erſter Maſter mitgemacht. Mit Vergnügen erinnere ich mich der bei ihm zugebrachten Tage, denn ſeine Geſellſchaft war mir eben ſo angenehm als belehrend. Herr Whidbey iſt jetzt mit dem Bau des Hafens von Plymouth beſchäftigt; ein Werk, das ihm viel Ehre macht.

Den 8ten Sept. erhielt ich von dem Admiral Monley die Erlaubniß, meine Inſtrumente nach Mount-Batten, einem kleinen, nur 50 Faden von unſerm Schiffe entfernten unbewohnten Flecken zu bringen. Gleich den folgenden Tag wurde daſelbſt ein Zelt aufgeſchlagen; ich brachte die Chronometer ans Land, und wir konnten hier mit aller Bequemlichkeit unſere Uhren berichtigen.

Den 11ten. Dieſen Abend war ich bei Lord Berington zum Ball eingeladen, deſſen Landgut ein Paar engliſche Meilen von der Stadt entfernt iſt; der Weg führt durch ſchön angebautes Land, und in der Nähe des Schloſſes durch einen mit vielem Geſchmack angelegten Park. Die Geſellſchaft beſtand aus den Vornehmſten der Gegend; der Ton war ungezwungen und angenehm.

Den 15ten. Heute erhielt ich das Lebens-Boot (life boat) welches von der engliſchen Regierung für den Rurick beſtimmt war. Vermittelſt Luftkaſten, welche von Innen angebracht ſind, kann ein ſolches Boot nie ſinken. Dieſes war 30 Fuß lang, und eigentlich für unſer Schiff zu groß; unſere ganze Mannſchaft war kaum im Stande es auf den Rurick zu heben, da dieſe Böte ſo viel ſchwerer ſind, als andere von gleicher Größe; und aus dieſer Urſache mußte ich es auch ſpäterhin in Kamtſchatka zurücklaſſen.

Den 20ſten. Ich beſuchte heute das Seehospital, und hatte Gelegenheit, mich an der darin herrſchenden Ordnung und ſorgfältigen Pflege der Kranken zu erfreuen. Von den Offizieren des 43ſten Regiments war ich zu Tiſche eingeladen und dieſe gemeinſchaftliche Tafel aller Offiziere von einem Regiment, wovon auch der Chef ſich nicht ausſchließt, gefällt mir ſehr wohl.

Der Rurick iſt jetzt ganz bereit England zu verlaſſen, und wartet nur auf günſtigen Wind.

Den 25ſten um 5 Uhr Morgens erhob er ſich aus NO und wir ſpannten ſogleich alle Segel auf; doch hatten wir die Bay noch nicht verlaſſen, als er ſich nach SW wandte, und uns ganz ungünſtig wurde. In der Hoffnung, daß er ſich bald ändern würde, lavirten wir aus der Bay heraus; doch er ward gegen Mittag nur ſtärker, nicht günſtiger, und um 5 Uhr Nachmittags brach er in einen heftigen Sturm aus. Ich ließ die Marsſegel nur riffen, obgleich der Wind ſo heftig war, daß ſie hätten eingenommen werden müſſen; doch, da der Sturm gerade nach dem Lande zu blies, ſo durften wir nicht wenig Segel tragen, da ſonſt die Gefahr zu ſcheitern unvermeidlich geweſen wäre. Die dunkle Herbſtnacht war ſchon angebrochen, als wir uns zwiſchen dem Leuchtthurm Ediſton und dem Eingange des Hafens von Plymouth befanden. Der Sturm wüthete immerfort, die Wellen thürmten ſich ſchnell hinter einander, und der Rurick, der ſchon ſeinen Platz nicht mehr behaupten konnte, trieb langſam dem Lande zu. Es war ſo entſetzlich finſter, daß das Zurückſegeln in den Hafen eben ſo gefährlich geweſen wäre, als das Bleiben im Canal; ich wählte das Letztere, in der Hoffnung, das Schiff vielleicht noch bis zum Anbruch des Tages vom Lande entfernt zu halten. Wir boten unſere ganze Kunſt auf, und ſprachen

uns Muth ein. Der Gedanke, jetzt ſchon, gleichſam bei dem erſten Schritte zum fernen Ziele, zu ſcheitern, war mir unerträglich. Der Sturm wüthete die ganze Nacht; ich ſuchte das Schiff dem Leuchtthurm Ediſton ſo nah als möglich zu halten, aber wir trieben immer weiter von ihm fort, dem Lande zu; zuletzt ſahen wir ihn nur dann und wann aus der Dunkelheit hervorſchimmern — ein Zeichen, daß wir dem Lande nahe ſeyn mußten. Den 26ſten Morgens um 5 Uhr nahm die Stärke des Sturmes noch immer zu, das Schiff wurde gewandt; ein heftiger Windſtoß brach uns das Hick (ein Balken, der das Bizan-Segel hält) wodurch wir außer Stand geſetzt wurden, das Schiff bei dem Winde zu halten, und wir konnten unſern Platz durchaus nicht mehr behaupten. Einer unſerer beſten Matroſen ward bei dieſer Gelegenheit ſo gequetſcht, daß er, trotz der ſorgfältigſten Behandlung, doch 3 Wochen lang zum Dienſt unbrauchbar blieb. Gleich nach dieſem Unglücksfalle ſchimmerte der Tag matt durch die grauen Nebel hervor, und ſetzte uns wenigſtens in den Stand, unſere Lage zu erkennen. Zu unſerer nicht geringen Freude befanden wir uns vor dem Eingange der Plymouthsbay, und obgleich es noch ziemlich finſter war, richteten wir doch gleich unſern Lauf dorthin, als den einzig möglichen Weg uns zu retten. Es gelang uns wirklich, trotz dem ungünſtigen Wetter, ohne Lotſen den Hafen zu erreichen; und wir ließen um 8 Uhr Morgens die Anker an der nämlichen Stelle in Cathwater fallen, welche wir früher behauptet hatten. Offiziere und Mannſchaft waren von der großen Anſtrengung ganz erſchöpft. — Wer die Navigation im Canal kennt, der wird ſich einen Begriff von der gefährlichen Lage machen können, in welcher wir die Nacht über geweſen waren. Die Lotſen waren ſchon erſtaunt darüber, daß wir uns in der See erhalten hatten, ohne zu ſcheitern. Ich kann es mir nicht anders erklären, als daß das Waſſer, durch den Sturm zwar in die beſchränkte Bay hineingezwängt, doch von der Gewalt des Stromes wieder zurückgetrieben, unſer Schiff vom Lande entfernt halten mußte. — Jetzt ließen wir es unſer erſtes Geſchäft ſeyn, das Schiff, welches durch den Sturm ſehr gelitten hatte, wieder in Ordnung zu bringen. Ein neues Hick war in ein Paar Tagen fertig; und am 30ſten Morgens, als der Wind aus N zu blaſen anfing, wurden die Anker ſchnell gelichtet, und wir ſegelten in der Hoffnung, beim zweiten Verſuche glücklicher zu ſeyn, als beim erſten, aus der Bay heraus. Doch kaum war dieſes geſchehen, als der Wind wieder nach SW umging, und unſerer Freude ein Ende machte. Ich konnte mich nicht entſchließen, ſogleich wieder in den Hafen zurückzukehren, und wollte verſuchen, gegen den ungünſtigen Wind anzukämpfen; doch, da er ſich bald in einen Sturm verwandelte, ſo geboten mir Pflicht und Vernunft ihm nicht länger zu trotzen, und ſo ließen wir um 6 Uhr Abends die Anker in der Bay hinter der neuerbauten Mauer fallen. Es ſtürmte und regnete die ganze Nacht, und wir hatten keinen andern Troſt in der fehlgeſchlagenen Hoffnung, als das ähnliche Schickſal einer däniſchen Kriegs-Brig, welche ebenfalls gezwungen worden war, wieder in den Hafen einzulaufen. Dieſes Fahrzeug, nach dem Mittelländiſchen Meere beſtimmt, hatte ſchon vor mehreren Tagen den Canal verlaſſen und die Breite von Cap Finiſterre erreicht, als es, durch den heftigen Sturm ſehr beſchädigt, ſich gezwungen ſah, nach England zurückzuſegeln, um ſich dort der nöthigen Reparatur zu unterwerfen. Endlich am 4ten October erhob ſich ein beſtändiger N Wind, und wir ſäumten nicht, ihn ſogleich zu benutzen: — um 10 Uhr Morgens waren wir unter vollen Segeln (Chronometer Barand verliert 2.' 5 und Hardy 49,' 0. —).

Von Plymouth nach Teneriffa.

Den 5ten October. Kaum hatten wir Cap Lorenz paſſirt, als der Wind ſich wieder nach W wandte, ſehr ſtark wurde, und ſo den ganzen Tag blieb. Am 6ten ſetzte er ſich in N feſt, und erlaubte uns den Eintritt in das Atlantiſche Meer. Jetzt erſt ſchien mir die eigentliche Reiſe begonnen, und es erwachten die heiterſten Gefühle bei dieſer Vorſtellung; die unangenehmen Zurüſtungen waren dem Blicke entſchwunden, was vor mir lag, dazu fühlte ich frohen Muth und Kraft in mir.

Den 9ten October. Dieſen Mittag befanden wir uns in der Breite 44° 49′ 31″ Länge 11° 38′. Gegen Abend ſtellte ſich mit einem heftigen Windſtoß ſtürmiſches Wetter aus N W ein, welches uns am folgenden Nachmittage um vier Uhr, an der Breite vom Cap Feniſterre vorbei führte. In der Nacht ſahen wir einen Maſt, wahrſcheinlich von einem im letzten Sturme verunglückten Schiffe vorbei treiben. Den 12ten mußten wir wieder gegen einen ſehr heftigen Sturm aus S W kämpfen, der bis zum 13ten anhielt, und uns einige Meilen zurück trieb. Den 14ten wandte ſich der Wind wieder nach N und wir bekamen ſehr ſchönes Wetter, wobei wir gegen Mittag die Breite 39° 32′. Länge 13° 3′ gewannen. Jetzt fanden wir eine große Veränderung in der Temperatur der Luft, und 19° Reaum. Wärme. Den 21ſten paſſirten wir die Breite von Gibraltar und fanden, daß der Strom uns in zwei Tagen ſchon 20 Meilen nach O S O verſetzt hatte. Den 23ſten Mittags war die Breite 30° 36″. Länge 15° 20″. Wir hatten völlige Windſtille, die See war mit rothen, zwei Zoll langen Heuſchrecken bedeckt, von welchen eine Menge aufgefiſcht wurden. Unſere Naturforſcher behaupteten, ſie kämen aus Afrika; wahrſcheinlich durch Sturm von der Küſte fortgetrieben, finden ſie in der See ihr Grab; denn da wir uns auf einem Punkte befanden, der 600 Seemeilen von Afrika entfernt iſt, ſo möchte ein ſo weiter Flug nicht vorauszuſetzen ſeyn. Den 25ſten Mittags ſah man von der Spitze des Maſts die Salvages, in der Richtung W S W. Die Chronometer gaben zu meiner nicht geringen Freude ihre Länge richtig an, welches für die Güte derſelben ſprach. Den 27ſten Mittags ſahen wir den Pic von Teneriffa, der 100 Seemeilen von uns entfernt lag. Ein friſcher N Wind gab uns Hoffnung am folgenden Tage unſer dießmaliges Ziel zu erreichen; und in der That ließen wir den 28ſten um 11 Uhr, die Anker vor der Stadt St. Cruz fallen. Wir erhielten ſogleich einen Beſuch vom Port-Capitaine, Don Carlos Adan, der ſchon dieſen Poſten bekleidete, als Capt. Kruſenſtern ſeine Reiſe machte, und ſich ihm ſchon damals ſehr dienſtfertig erwies. Auch für den Rurick hat er gethan, was in ſeinen Kräften ſtand, und ich halte es für meine Pflicht, ihm öffentlich meinen Dank dafür abzutragen. Mein erſter Gang war zu dem Gouverneur, (deſſen Namen ich leider nicht notirt habe) er empfing mich ſehr artig und erbot ſich, mir nach ſeinen Kräften behülflich zu ſeyn. Dieſer Mann iſt lange in Rußland geweſen, und ſcheint die Ruſſen zu lieben. Er hat unter Prinz Naſſau, als ſpaniſcher Obriſt, in einer Schlacht auf der Ruderflotte in Biorko gegen die Schweden mitgefochten, und als Belohnung für ſeine Tapferkeit den St. Georgen-Orden vierter Klaſſe erhalten, womit ihn, wie er ſagt, die Kaiſerin Catharina ſelbſt decorirt hat. Mich lud der Gouverneur auf den folgenden Tag zu ſich ein, und hierauf eilte ich zu dem Herrn Coluguan, an den mein Creditif geſtellt war. Dieſer gaſtfreie Mann, von welchem ſo viele Reiſende mit großem Lobe ſprechen, befand ſich in dieſem Augenblick in Oratava; ſein Kommis übernahm mit vielem Eifer meine Aufträge, welche hauptſächlich darin beſtanden, für Offiziere und Mannſchaft einen hinlänglichen Vorrath von Wein anzukaufen, und verſprach, mich in zwei Tagen zufrieden zu ſtellen. Der gute Port-Capitaine hatte unterdeſſen die Gefälligkeit, mit ſeinen Leuten und

Böten meinen Waſſervorrath an Bord zu ſchaffen; und ſo durfte ich hoffen in drei Tagen Teneriffa verlaſſen zu können. Wäre ich auch gerne länger hier geblieben, ſo hielt mich doch das Cap Horn wegen der vorgerückten Jahreszeit drohend davon ab. Hr. von Chamiſſo und Dr. Eſchſcholtz benutzten dieſe wenigen Tage zu einer Reiſe nach Oratava, wo ſie für ihr Fach reiche Ausbeute hofften. Den 29ſten ſpeiſte ich bei dem Gouverneur an großer Tafel; ich überreichte ihm Kruſenſterns ſehr gut geſtochenen Atlas mit Kupfern, der allgemeinen Beifall erhielt; und es erregte große Verwunderung, als ich ſagte, daß er in Rußland geſtochen ſey. Der Gouverneur beſchloß, dieſes ſo merkwürdige Prachtſtück ſeinem Könige zu überſchicken. Den 30ſten waren wir ſchon mit allem verſorgt. Wein hatten wir von zwei Gattungen, zu 38, und zu 30 Pf. St. die Piepe; die erſtere ſoll die beſte ſeyn, welche die Inſel hervorbringt. Unſere Naturforſcher kehrten ziemlich zufrieden von ihrer Reiſe zurück, und ich beſchloß den Tag darauf Teneriffa zu verlaſſen. Die Mannſchaft hatte während unſers Aufenthalts hier viel Früchte und Gemüſe gegeſſen, und wir verſorgten uns zur Reiſe noch recht reichlich mit dergleichen.

Von Teneriffa nach Braſilien. St. Catharina.

Eine Beſchreibung von Teneriffa zu liefern, wäre überflüſſig, und würde nur Wiederholungen geben, da ſchon ſo viele Reiſende dieſe Inſel beſchrieben haben; auch war unſer Aufenthalt dort zu kurz, um intereſſante Bemerkungen zu machen.

Den 1ten November. Mit einem friſchen NO Winde verließen wir die Stadt St. Cruz, und ſchmeichelten uns mit der Hoffnung, die Canariſchen Inſeln bald aus dem Geſichte zu verlieren; doch kaum 10 Meilen vom Lande entfernt, erblickten wir bei gänzlicher Windſtille den Pic wolkenlos und in ſeiner ganzen Pracht. Nach Verlauf mehrerer Stunden erlaubte uns ein ſchwacher SW Wind, zwiſchen den Inſeln Teneriffa und Canaria zu laviren, welches wir die Nacht durch fortſetzten. Den folgenden Morgen befanden wir uns an dem Ort, wo man einen Fels zwiſchen den beiden Inſeln vermuthet; doch, da wir mehrere Mal zwiſchen ihnen hin und her ſegelten, ohne ihn zu entdecken, ſo glaube ich faſt, daß er gar nicht exiſtirt.

Den 3ten hatten wir ſchon den Paſſat erreicht und Mittags war der Pic kaum mehr ſichtbar. In der Nähe der Inſeln des grünen Vorgebirges, wurde unſere Mannſchaft von heftiger Kolik und Kopfſchmerz befallen; die Luft war außerordentlich ſchwül, der Thermometer fiel nie unter 20° Reaum. Die Krankheiten wichen indeß bald der Geſchicklichkeit unſers Arztes, ohne nachtheilige Folgen zu hinterlaſſen, und hörten ganz auf, ſobald wir uns von den Inſeln des grünen Vorgebirges entfernt hatten. Mittags paſſirten wir die Breite der Inſel St. Antonio, in der Entfernung von 35 Meilen, ohne ſie zu ſehen. Während der Nacht waren 25 fliegende Fiſche aufs Verdeck gefallen, welche den Mittag als eine äußerſt wohlſchmeckende und ſeltene Speiſe auf unſerer Tafel erſchienen. Dieſe Fiſche verirren ſich öfter auf kleinere Schiffe, die, wie unſer Rurick, nicht höher aus dem Waſſer hervorragen, als ihr gewöhnlicher Flug, den ſie, von Feinden verfolgt, unternehmen; bisweilen ſtoßen ſie auch mit Gewalt gegen die Seiten der Schiffe und fallen betäubt ins Waſſer zurück. Da ich die Inſel St. Antonio nicht geſehen hatte, richtete ich den Cours ſo, daß uns Brava, die ſüdlichſte der Inſeln des grünen Vorgebirges, ſichtbar wurde, um die Güte meiner Chronometer zu prüfen. Ein friſcher Paſſat brachte uns ſchnell vorwärts.

Den 10ten Mittags ward die Inſel Brava, zwiſchen Nebelwolken hervorragend, in der Entfernung von 20 Meilen ſichtbar. Meine Chronometer gaben die Länge der Inſel um 10′ öſtlicher an, als auf Horsburgs Karte angegeben iſt, und ich habe Urſache zu glauben, daß meine Angabe richtiger ſey, da häufige aſtronomiſche Beobachtungen die früher und ſpäter gemacht wurden, als wir dieſe Inſel ſahen, uns immer mit den Chronometern gleiche Länge angaben, ſo daß ihre Güte nicht zu bezweifeln iſt. — Um 4 Uhr Abends ſegelten wir an der Inſel Brava in einer Entfernung von 5 Meilen vorüber, ohne den Paſſat zu verlieren. Dieſe Inſel iſt hoch und ſteigt in W faſt ſenkrecht aus dem Meere; ſie iſt mit einem üppigen Grün bedeckt, und gewährt dem Seefahrer einen ſehr reizenden Anblick. Wir ſahen in der Nähe des Landes im ſtillen Waſſer große und kleine Fiſche, die ſich ſpielend in die Luft warfen; — alſo auch reich an Fiſchen muß dieſe Inſel ſeyn — ſelbſt fliegende gibt es hier in Menge, die, ſeit wir das Cap verd verließen, unſere beſtändigen Begleiter waren, und täglich aufs Schiff fielen oder drüber weg flogen; einer flatterte dem wachthabenden Offizier ſo nah vorbei, daß er ihm mit dem Flügel an die Naſe ſchlug.

Den 13ten Nov. Heute, unter der Breite 9° 52′′ und Länge 20° 52′′ verloren wir den Paſſat, welcher durch einen heftigen Windſtoß aus SW verdrängt wurde, und nun befanden wir uns unter dem Strich der veränderlichen Winde, die uns mehrere Tage, nebſt Windſtillen, Regen und Gewitter, auch heftigen Windſtößen, plagten. Bei alle dem befand ſich die Mannſchaft wohl, und wir hatten keinen Kranken. Den 16ten in der Breite 7° 31′′, Länge 20° 28′′ flogen drei Kraniche um den Rurick her; einer von ihnen fiel vor Ermüdung ins Waſſer, die beiden andern flatterten um ihren verunglückten Gefährten herum, und entfernten ſich ſo von dem Schiffe. An demſelben Tage erſchien auch ein kleiner Landvogel, und ruhete auf dem Schiffe; das nächſte Land lag 5½° von uns entfernt, und es iſt zu verwundern, wie ein ſo kleiner Vogel eine ſo weite Reiſe machen kann, woraus wohl zu folgern iſt, daß man nicht immer Land in der Nähe vorausſetzen darf, wenn man einen ſolchen Vogel ſieht. Den 18ten in der Breite 6° 48′′, Länge 20° 28′′ hatten wir den wahren SO Paſſat, doch ſo ſüdlich, daß wir gezwungen waren, einen ſehr weſtlichen Cours zu halten.

Der Strom hatte uns, von der Inſel des grünen Vorgebirges an, täglich einige Meilen nach SO getrieben; vom heutigen Tage an, veränderte er ſeine Richtung, und fing an das Schiff ſtark nach W zu treiben. Wir ſegelten heute über den Punkt, wo die Warleis-Bank liegen ſoll, ohne etwas zu bemerken, ihre Exiſtenz ſcheint mir daher zweifelhaft. Den 21ſten Mittags, Breite 3° 37′′, Länge 22° 44′′ ſahen wir ein großes Schiff aus Süden gerade auf uns zu ſegeln, es zeigte die engliſche Flagge, und ſchien ſich mit uns unterhalten zu wollen; der Rurick wurde beigelegt, und ſogleich kam ein Boot mit zwei Offizieren vom engliſchen Schiffe zu uns, um Neuigkeiten aus Europa einzuholen. Das Schiff, ein großer Oſtindienfahrer, Bombay genannt, kam aus Bombay und ſegelte nach England. Wir verglichen unſere Chronometer-Längen und fanden nur 2′ Differenz; der Engländer hatte die ſeinen von der Inſel St. Helena angefangen, folglich konnten ſie wenig von den wahren abweichen.

Den 23ſten. Um 8 Uhr Abends unter der Länge 26° 26′′ durchſchnitten wir den Aequator. Ich hatte mir vorgenommen, dieſen Tag feſtlich zu begehen, und deshalb ſchon am Morgen alle Anſtalten dazu treffen laſſen; gegen Abend, als das Schiff gewaſchen und alles in Ordnung gebracht war, wurde es ſtark erleuchtet, Offiziere und Mannſchaft warfen ſich in ihren höchſten Staat und der Uebergang aus einer Halbkugel in die andere wurde unter tiefem, feierlichem Schweigen erwartet: mit dem Schlage acht flog die Flagge in die Höhe, die ſüdliche Halbkugel ward mit 8 Kanonenſchüſſen begrüßt, und wir

tranken einander in unſerm beſten Wein unſern Glückwunſch zu — die Matroſen bekamen guten Punſch. Hierauf erſchien der Neptun, hieß uns willkommen in Süden, taufte jeden, der den Aequator zum erſten Mal berührte, und ich war der Einzige, der ſich dieſer Ceremonie nicht zu unterwerfen brauchte. Der Jubel währte den ganzen Abend bis in die Nacht hinein und war allgemein. Einen halben Grad nördlicher, und unter dem Aequator ſelbſt, fanden wir den Strom N W 86° 47″ Meilen in 24 Stunden.

Den 1ten December. In der Breite 14° 40′ 5, Länge 33° 30″ verließ uns der S O Paſſat, und ein friſcher N Wind von Regen und öftern Windſtößen begleitet, ſtellte ſich ein. Unſer zweiter Lieutenant Zacharin kränkelt ſchon ſeit wir Teneriffa verließen an einem alten Uebel, und ich beſorge ſehr, daß ſowohl ſein Zuſtand, als der des Schiffs-Schloſſers, welcher auf einem Kriegsſchiffe vom unterm Raa aufs Verdeck gefallen iſt, und ſich die Bruſt verletzt hat, durch die Reiſe verſchlimmert werde.

Den 3ten: Breite 18° 10″, Länge 35° 22″. Es wurden heute mit der Harpune drei Bouiten geſtochen, dieſer Fang war uns ſehr willkommen, da wir ſchon lange friſche Lebensmittel hatten entbehren müſſen; denn der Rurick iſt ſo klein, daß er keine große Vorräthe in ſich faſſen kann. Um das Feſt vollſtändig zu machen, ließ ich eine Tonne Sauerkohl öffnen, die in St. Petersburg von der amerikaniſchen Compagnie beſorgt worden war, und noch außerordentlich gut gefunden wurde. Den Abend hatten wir Schauſpiel: ſchon Mittags war ein Zettel an den großen Maſt angeſchlagen und darauf die Bauerhochzeit angekündigt. Die Matroſen hatten das Stück ſelbſt verfaßt und führten es zur großen Zufriedenheit der Zuſchauer auf; den Beſchluß machte ein Ballett, und den Schauſpielern ward der verdiente Beifall. Solche Beluſtigungen werden vielleicht manchem, auf einem zu einer Entdeckungsreiſe beſtimmten Schiffe, lächerlich erſcheinen; ich aber bin der Meinung, daß gerade hier alles geſchehen müſſe, um die Mannſchaft heitern Sinnes zu erhalten, und ſie ſo über die Beſchwerden einer ſo langwierigen Unternehmung hinwegzuführen; auch wirkt wohl die Stimmung des Gemüths ſehr weſentlich auf den körperlichen Zuſtand, und der fröhliche Menſch iſt in der Regel der geſundere. Sonntags wurde bei mir gewöhnlich irgend etwas Beſonderes vorgenommen: die Matroſen ergötzten ſich ſchon einige Tage früher an ihren Plänen und Anſtalten, und ſpäter hatten ſie einen reichen Stoff zur Unterhaltung und zu Scherzen. Auch war an dieſem Tage der Tiſch reichlicher beſetzt, und es wurde eine doppelte Portion Branntwein gereicht.

Den 6ten. Wir befanden uns heute in der Nähe vom Cap Frio, deſſen Breite ich meiner Inſtruction zu folge hätte beſtimmen ſollen; allein, da das anhaltend trübe Wetter dieſes unmöglich machte, ſo richteten wir unſern Cours nach der Inſel St. Catharina. Den folgenden Tag bemerkten wir auf der Oberfläche der See einen ſchlangenförmigen Weg von dunkelbrauner Farbe, ungefähr ein Paar Faden breit, der ſich ſo weit erſtreckte, als das Auge reichte. Im erſten Augenblicke hielt ich dieſe Erſcheinung für eine Untiefe; doch da ein Boot hinuntergelaſſen wurde, in welchem Hr. Wormskloid ſie unterſuchte, und auch von dieſem Waſſer an Bord brachte, fanden wir, daß dieſer Weg durch eine unzählige Menge kleiner Krebſe und den Samen einer Pflanze gebildet war, die ſich, wie unſere Naturforſcher behaupten, auf dem Grunde des Meeres erzeugt.

Den 10ten. In der Nähe der Inſel St. Catharina überfiel uns ein Sturm, der bis zum folgenden Tage anhielt; um drei Uhr Nachmittags erblickten wir das feſte Land nördlich von der Inſel, lavirten die Nacht durch unter wenig Segeln, und richteten den 12ten mit Tagesanbruch unſern Cours dem Lande zu. Mittags befanden wir uns zwiſchen den Inſeln Alvaredo und Gal; das Wetter war außerordent-

lich ſchön. Wir ſegelten Alvaredo, welches hoch liegt, in einer Entfernung von ein Paar Meilen vorbei, und erquickten uns an den Wohlgerüchen, die uns der Wind von dieſer mit Palmen und üppigem Grün ſchön bewachſenen Inſel zuwehte. Sie iſt nur von Crocodillen bewohnt, von denen wir im Vorbeiſegeln mehrere um den Rurick herumſchwimmen ſahen. Ich forderte durch einen Kanonenſchuß einen Lotſen; da ſich aber kein ſolcher ſehen ließ, ſegelten wir weiter, und ließen Abends um 4 Uhr die Anker in der Nähe der Inſel St. Cruz ungefähr auf derſelben Stelle fallen, wo die Nadeſhda 12 Jahre früher geſtanden hatte. Kaum lagen wir vor Anker, als ein Sergeant von der Feſtung St. Cruz an Bord kam, und im Namen des Commandanten die gewöhnlichen Fragen vorlegte, und ſein Ausbleiben mit Krankheit entſchuldigte. Den folgenden Tag, den 13ten, begab ich mich in die Stadt Noſtro-Senora-Dudesterro, welche ein Paar Stunden von unſerm Ankerplatze entfernt lag, um dem Gouverneur, Major Louis Mauricia de Selveira, meine Aufwartung zu machen. Er empfing mich kalt, und ſchien nicht aufgelegt, dem Befehle den er von Rio-Janeiro aus erhalten hatte, dem Rurick in allem behülflich zu ſeyn, Genüge leiſten zu wollen. Der Capitain vom Port, S. Pinto, ein äußerſt dienſtfertiger Mann, half mir aus der Verlegenheit und verſprach, alle meine Bedürfniſſe ſo ſchnell als möglich, zu befriedigen. Den Mittag ſpeiſte ich nebſt Herrn von Chamiſſo auf St. Pintos, einem in einer höchſt reizenden Gegend gelegenen Landgute; der Tiſch war im Freien unter Pomeranzenbäumen gedeckt, Kolibris und andere uns unbekannte Vögel flatterten um die Orangenblüthen her, und wir ſchwelgten, nach dem einförmigen Anblick der ſtürmiſchen See, doppelt im Genuß dieſer paradieſiſchen Natur. Der Gouverneur, von welchem die Offiziere der Nadeſhda mit ſo viel Freundlichkeit behandelt worden ſind, befindet ſich jetzt in Rio de la Plata. Abends war ich wieder auf dem Rurick, und ließ alle Anſtalten treffen, um den folgenden Tag in der Nähe von St. Cruz ein Zelt aufzuſchlagen, wohin alle aſtronomiſchen Inſtrumente gebracht werden ſollten. Es ſtand auf einer kleinen Anhöhe, unter Palmen- und Bananen-Bäumen ſo, daß wir unſern Rurick ſehen konnten; hinter uns erhob ſich ein waldiges Gebirge; auch konnten wir von dort aus weite Spaziergänge im Schatten der Citronen- und Pomeranzenbäume unternehmen, die uns vor den Strahlen der Sonne ſchützten, und oft einen zu aromatiſchen Duft aushauchten. Die Gegend längs dem Ufer wird von den Soldaten der Landmiliz bewohnt, die nur im Fall der Noth Dienſte leiſten, und ſich außerdem mit dem Anbau ihrer Reis- und Zucker-Felder beſchäftigen. Ihre Häuſer liegen weitläuftig auseinander, und ihren Reichthum beſtimmt die Zahl ihrer Negerſclaven, die hier, wie Glieder einer Familie, mit ihren Herren arbeiten, und mit ihnen genießen, was das Haus vermag. In der Stadt hingegen ſind die Neger ſehr unglücklich; ſie werden zu den ermüdendſten Arbeiten gleich Laſtthieren gebraucht, beſonders müſſen ſie dem Reis die Hülſen abſtampfen, wozu man ihnen ſo ſchwere Keulen gibt, daß ſie ſie nur mit größter Anſtrengung zu ſchwingen im Stande ſind; Peitſchenhiebe treiben ſie zur Arbeit an, wenn ihre Kräfte ausgehen, und dabei wird ihnen höchſt elende Koſt gereicht. Durch dieſe unmenſchliche Behandlung ſind dieſe Unglücklichen wirklich zu Thieren herabgeſunken; ſie ſcheinen gar keines Nachdenkens noch Gefühls fähig; der Anblick iſt ſchauderhaft und flößt Erbarmen ein. Das beleidigendſte Schimpfwort der Portugieſen iſt: Schwarzer! — Die Sclaven der Soldaten ſind ganz andere Menſchen, ſie freuen ſich als ſolche ihres Daſeyns, und wir hatten alle Urſache mit unſern Nachbarn zufrieden zu ſeyn, die uns freundlich behandelten und die Tugend der Gaſtfreundſchaft an uns übten. Die Soldaten halte ich für ſehr arm; da ihnen ſeit mehreren Jahren ihr Sold vorenthalten worden; ſie haben freilich kein Geld, doch fehlt es ihnen nie an den nothwendigen Bedürfniſſen des Lebens, die ihnen das Land gibt — und ſo halte ich ſie für reich

und glücklich. Ich bezog ein kleines Haus neben dem Zelte, welches einer Soldatenwittwe gehörte, und blieb nun am Lande, um mich mit meinen Chronometern zu beſchäftigen. Die Abende widmeten wir der Erholung; die gutmüthigen Einwohner verſammelten ſich dann gewöhnlich um unſer Zelt, ein Paar Violinen und Flöten erhöhten die Luſt, reizten zu Geſang und Tanz, und gaben uns Gelegenheit, die Grazie zu bewundern, mit der die Mädchen den Fandango tanzten. Gleich nach Sonnenuntergang füllt ſich hier die Luft mit einer unzähligen Menge leuchtender Käfer, die wie feurige Punkte in der Luft glänzen; auch fangen die großen Heuſchrecken ſchon an, zu zirpen, und Fröſche, von der Größe der Schweinigel, kommen aus ihren Schlupfwinkeln hervor, und man möchte ſagen, bellen wie Hunde von mittlerer Größe. Wer dieſes Land zum erſten Mal beſucht, auf den muß dieſes Leben in der Natur am Tage und in der Nacht, die vielen ſchönen Vögel und Schmetterlinge und dieſe Vegetation einen lebhaften Eindruck machen. In der Nähe unſeres Zeltes fließt ein kleiner Fluß mit ſehr gutem Waſſer, wo wir mit der größten Bequemlichkeit unſere Fäſſer füllen konnten. Wir verſuchten an den Ufern des Meeres zu fiſchen, und zogen immer ein volles Netz aus dem Waſſer; auch fanden ſich häufig merkwürdige Seethiere darin, die unſern Herren Naturforſchern ſehr willkommen waren, ſo wie überhaupt dieſes Land ihnen eine reiche Ausbeute verlieh. Schiffe, die das Cap Horn umſchiffen wollen, thun wohl, die Inſel St. Catharina zu berühren, und nicht Rio-Janeiro: man bekommt hier die Lebensmittel wohlfeiler, genießt eines viel geſundern Climas, und hat überdem den Vortheil, dem Cap Horn näher zu ſeyn. Der ſchönſte Kaffee wächſt hier im Ueberfluß, jeder Einwohner hat ſein Kaffee-Wäldchen neben ſeinem Hauſe; doch iſt der Handel, obgleich jetzt erlaubt, nicht beträchtlich, da nur wenige Schiffe hierher kommen. Der Sclavenhandel an der Küſte von Afrika iſt, wie man uns ſagte, blos vom Aequator nach Süden zu erlaubt.

Der Lieutenant Schiſchmareff hatte, während wir auf dem Lande lebten, das Schiff in den Stand geſetzt, das Cap Horn zu umſchiffen, wo unfehlbar ſo manche Stürme unſer warteten.

Den 26ſten brachten wir alle unſere Inſtrumente wieder an Bord, fanden alles in völliger Ordnung, und auch die nöthigen Lebensmittel durch die Güte des Herrn Pinto verladen. — Den 27ſten kam er aus der Stadt, um uns ſein Lebewohl zu ſagen, meine Abſicht aber, noch heute Braſilien zu verlaſſen, ward durch einen heftigen Sturm vereitelt. Den 28ſten Morgens um 5 Uhr, gingen wir mit Hülfe eines ſchwachen Landwindes unter Segel; Hr. Pinto, welcher die Nacht auf dem Rurick zugebracht hatte, empfing unſern herzlichen Dank für ſeine Güte, und ſo trennten wir uns von ihm und von dem Ufer, wo wir einige ſehr frohe Tage verlebt hatten. Wir ſahen mit Vergnügen, daß den Einwohnern der Abſchied von uns zu Herzen ging. Meine Mannſchaft, die ich täglich ans Land kommen ließ, um ſie zu der bevorſtehenden Reiſe zu ſtärken, hatte die freundliche Aufnahme dieſer Menſchen dankbar anerkannt, und ſich anſtändig betragen, wodurch ſie ſich daſelbſt als Ruſſen einen ſehr guten Ruf gründeten. An das Haus, in welchem ich gewohnt hatte, ließ ich eine kupferne Platte mit dem Namen des Schiffs und der Jahrszahl anſchlagen, wodurch ſich die Wirthin ſehr geſchmeichelt fühlte. Chronometer Barands verlor jetzt in 24 Stunden 4,° 4′ Hardy 49.° 5.

Lieutenant Zacharin, der während unſers Aufenthalts in Braſilien auf dem Lande gelebt hatte, war in ſo weit hergeſtellt, daß er wieder Dienſte verrichten konnte. Die ganze Mannſchaft befand ſich außerordentlich wohl, bis auf unſern Schloſſer, der trotz aller angewandten Mittel ſeine Geſundheit nicht wieder erlangen konnte.

Von St. Catharina nach der Küſte Chili. Conception.

Den 31ſten December befanden wir uns unter der Breite 34° 10′ S., Länge 48° 3′ W. Es ließen ſich drei große Schildkröten ſehn, deren Erſcheinung mir ſehr auffallend war, da wir in einer ſo beträchtlichen Entfernung vom Lande waren. Bis zum 10ten Januar 1816. Breite 45° 56″, Länge 57° 2′ iſt nichts vorgefallen, was bemerkt zu werden verdiente; Wind und Wetter waren uns günſtig, und wir freuten uns der ſchnellen Fahrt, bis das Cap Horn ſeine Nähe durch heftige Stürme ankündigte, denen wir ſechs Tage lang ausgeſetzt blieben; beſonders furchtbar wüthete der heutige, der die Wellen hoch thürmte, und unſer kleines Schiff ſchrecklich hin und her ſchleuderte. Eine von dieſen Wellen, die von hinten hereinſchlug, brachte uns großen Schaden und mich beinah um mein Leben; ich lag nämlich gerade auf einem Hühnerkaſten, und ließ den Sturm um mich wüthen, ohne Gefahr zu ahnen, als mich dieſe Welle mit meinem Lager ergriff, und über Bord ſchleuderte. Gewiß wäre ich ohne Rettung verloren geweſen, wenn nicht ein Haufen Stricke, deren Ende am Schiff befeſtigt war, mit mir hinunter gefallen, und mich wie in einem Netze gefangen gehalten hätte. Ich hatte meine Beſinnung verloren, und erhielt ſie nur in dem entſcheidenden Augenblicke wieder, als mein Netz aus einander zu gehen drohte, und ich noch eben Zeit genug hatte, mich wieder auf das Verdeck zu ſchwingen. Der Hühnerkaſten, mit vierzig Hühnern, auf welchem ich gelegen, ſchwamm mit meinem Kopfkiſſen nebem dem Schiffe in der See. Ich dankte Gott für meine Rettung, und ertrug gern den Verluſt der Hühnerbraten, auf die wir uns allerdings wohl gefreut hatten, und die wir nun ganz entbehren mußten, da die Hühner in den beiden andern Kaſten ebenfalls durch den Druck der Welle umgekommen waren. Erſt nachdem ich mich von meinem Schreck erholt hatte, bemerkte ich alle die Verwüſtungen, die dieſe unglückliche Welle angerichtet; das ganze Geländer neben welchem ich gelegen, war zerſchmettert, ſelbſt die ſtarken Glieder der Brüſtung zerbrochen, und die Kanone auf die andere Seite geworfen — zum Glück fand ſie keinen Menſchen im Wege, dem ſie beſtimmt den Tod gebracht hätte. Mit ſchwerem Herzen ſah ich nun auch, daß das Gehäuſe meiner Kajüte abgeriſſen, und ein Theil der Welle hineingeſtürzt war; ich zitterte vor dem Verluſt meiner Inſtrumente und Bücher, der unerſetzlich geweſen wäre. Ehe ich mich hinunter wagte, ließ ich die Oeffnung mit Brettern verſchlagen, um die Kajüte vor einer zweiten Welle zu ſchützen. Das Steuer fanden wir für den Augenblick unbrauchbar, doch glücklicherweiſe einer Ausbeſſerung fähig; einige Matroſen hatten leichte Contuſionen davon getragen, beſonders der, am Steuer. Nun ſtieg ich in die Kajüte hinab, um meinen Verluſt zu überſehen, und fand zu meiner Freude, daß das Waſſer nicht bis zu den Inſtrumenten, die ſich auf einem erhöhten Platze befanden, gedrungen war; es hatte ſeinen Lauf in den Raum hinein genommen, und dort große Verheerungen angerichtet. Ein beträchtlicher Vorrath unſers beſten Zwiebacks, wurde, nachdem der Sturm etwas nachgelaſſen, ganz aufgelöſt herausgeholt — und das war ein ſehr bedeutender Verluſt für uns, da wir ihn nicht wieder erſetzen konnten. Auch in die Pulverkammer war das Waſſer gedrungen, und hatte einen großen Theil davon verdorben.

Den 16ten Januar, Breite 49° 5′, Länge 63° 31′. Ein friſcher Wind aus N bei ſchönem Wetter, brachte uns ſchnell dem Cap Horn näher; Mittags ſondirten wir, und fanden 60 Faden Tiefe über einen Boden von grauem Sande. Den 19ten Morgens um acht Uhr ſahen wir das Cap St. John, in einer Entfernung von 40 Meilen; Mittags, bei ſehr ſchönem Wetter, ward das grauenvolle Staatenland ſichtbar. Cap St. John lag uns in SW 12° 25 Meilen entfernt; der Strom ſetzte ſtark nach

ONO um. Gegen Mitternacht hatten wir das Staatenland umſchifft, der Wind blies ſtark aus N, ich nahm meinen Cours SSW, um mich, der Sicherheit wegen, vom Lande entfernt zu halten, und ſchlug dann, gegen den Gebrauch anderer Seefahrer, einen mehr weſtlichen Cours ein, um das Cap Horn ſo ſcharf als möglich zu doubliren. Den 22ſten um vier Uhr Morgens, durchſchnitten wir den Meridian vom Cap Horn in der Breite 57° 33′ S und hatten offenbar viel gewonnen, indem wir nicht, wie Andere zu thun pflegen, ſo weit nach Süden gegangen waren. Wir waren von Wallfiſchen, Delphinen und Albatroſſen umringt. Indem wir das Cap Horn umſchifften, wurden wir von ſtarken Stürmen aus SW begrüßt, die mehrere Tage anhielten, und erſt heute, den erſten Februar, gelang es uns, die Breite vom Cap Victorie zu paſſiren. Wir triumphirten! denn nun durften wir nicht mehr fürchten, von den W Stürmen zurückgetrieben zu werden. Den 11ten um zehn Uhr Abends ſahen wir beim Mondſchein Land; — es war die nördliche Küſte von Conception, in der Nähe der Inſel St. Maria. Wir legten bis zum Anbruch des Tages bei, und richteten dann unſern Cours nach der Bay zu. Ich liefere keine Beſchreibung von der Anſicht der Küſte, noch von der Einfahrt in die Bay, da in la Peyrouſes Reiſebeſchreibung hinlänglich darüber zu leſen iſt. Man kann beſtimmt darauf rechnen, in einer Entfernung von zwei Graden von der Küſte, ſowohl in dieſer Breite, als noch einige Grad ſüdlicher, in dieſer Jahreszeit immer das ſchönſte, heiterſte Wetter, und S Wind zu finden, da hingegen weiter nach W trübes Wetter und N Wind zu erwarten ſind. Es wäre daher den Schiffen, die an der Küſte herauf zu ſegeln gedenken, zu rathen, daß ſie ſich ſchon im 42° derſelben näherten, weil ſie auf dieſe Weiſe beſtimmt ihre Fahrt beſchleunigen. Dieſes gilt aber nur für den Sommer, im Winter ſind die N Winde bei trübem Wetter hier herrſchend. Mittags befanden wir uns bereits am Eingange der Bucht Conception; — der Wind wehte aus S, daher konnten wir Talcaguano nicht anders erreichen, als durch Laviren.

Um drei Uhr Nachmittags konnte man den Ort, vor welchem drei Kauffarthei-Schiffe vor Anker lagen, ſchon deutlich ſehen. Wir zeigten unſere Flagge, und erbaten uns durch eine andere, von einem Kanonenſchuß begleitet, einen Lotſen; bald erſchien auch ein Boot von Talcaguano, wagte ſich aber unſerm Schiffe nicht ſo nah, daß wir hätten verſtehen können, was uns die Leute darin zuriefen; ſie machten allerlei Zeichen, die wir eben ſo wenig verſtanden; und kehrten bei anbrechender Dunkelheit zurück ans Land. Dieſes Mißtrauen fiel uns auf; doch erfuhren wir ſpäter, daß es Furcht vor Seeräubern war, die häufig von Buenos-Ayres hieher kommen, und großen Schaden an den Küſten anrichten. Wir lavirten bis zum Abend, und ließen um acht Uhr, als es dunkel geworden war, dreißig Meilen von Talcaguano die Anker auf zwölf Faden in einem lehmigen Grunde fallen. Den 13ten bei Anbruch des Tages erblickte unſere Schildwache in der Nähe des Schiffs ein Boot, aus welchem man uns etwas zurief, das wir wieder nicht verſtanden; wir antworteten indeß: Ruſſen, Freunde der Spanier! — Die Leute entſchloſſen ſich endlich an Bord zu kommen, und wunderten ſich ſehr in uns Ruſſen zu finden, da noch nie welche dieſen Ort beſucht hatten. —

Es gab in der Bay Conception ſehr viele Wallfiſche, die ihre Fontainen in unſerer Nähe ausſpritzten; einer von ihnen hatte die Dreiſtigkeit, ſich ungefähr einen Fuß unter der Oberfläche des Waſſers an den Rurick zu lehnen, und wir hatten dadurch Gelegenheit, ihn recht genau zu betrachten und jeden ſeiner Athemzüge zu bemerken. Es iſt gewiß ein ſeltener Fall, daß ſie ſich ſo nah heran wagen, um ſich in ihrer ganzen Herrlichkeit bewundern zu laſſen.

Da wir nun einen Lotſen am Schiff hatten, ſo wurden die Anker gelichtet, und wir erreichten in ein Paar Stunden den Ankerplatz von Talcaguano, wo die Tiefe, ¾ Meile vom Lande, 4½ Faden, über lehmigen Boden betrug. Kaum lagen wir vor Anker, als der Commandant des Orts, Don Miguel de Rivas, Obriſtlieutenant der ſpaniſchen Infanterie, mit ſeinem Adjutanten an Bord kam, und uns nach der erſten Begrüßung die Frage that: zu welcher Nation wir gehörten? (Die ruſſiſche Kriegsflagge war hier ganz unbekannt). Als er erfuhr, daß wir Ruſſen wären, war ſein Erſtaunen ſichtbar, doch wurde er bald ſehr freundlich und ſagte: ſo lange die Welt ſteht, hat noch nie ein ruſſiſches Fahrzeug ſeine Flagge in dieſem Hafen wehen laſſen; ihr ſeyd die Erſten! Wir freuen uns, eine Nation bei uns zu begrüßen, die unter dem großen Alexander ſich ſelbſt aufopfernd, die Freiheit Europens erfochten! Nachdem ich ihm ein Empfehlungsſchreiben des ſpaniſchen Miniſters in London vorgezeigt hatte, das ihn mit dem Zweck unſerer Reiſe bekannt machte, erbot er ſich ſogleich, uns in allem behülflich zu ſeyn, und bat mich, ihm meine Bedürfniſſe namhaft zu machen. Auch verſprach er ſogleich einen Courir nach der Stadt Conception, welche nur zwei Stunden von Talcaguano entfernt liegt, abzufertigen, um dem Gouverneur unſere Ankunft zu melden. Meine erſte Bitte beſtand darin, daß er mir einen Ort am Lande möchte anweiſen laſſen, wohin ich meine Inſtrumente bringen könnte, um die Chronometer zu prüfen. Der Commandant verließ uns mit dem Verſprechen, uns noch heute darüber Beſcheid zu geben, und lud uns alle auf dieſen Abend zu ſich ein. Wir folgten der Einladung und fanden eine große Geſellſchaft ſehr eleganter Herren und Damen, wo getanzt und muſicirt wurde, und wo wir, nach den Beſchwerden der Reiſe, und der Gefahr, bei dem ſturmreichen Cap Horn ein Raub der Wellen zu werden, doppelt die ausgezeichnete Gaſtfreundſchaft und Freundlichkeit der Einwohner dieſes ſchönen, uns nur durch Beſchreibung bekannten Landes, würdigten, und einen ſehr frohen Abend verlebten. Nur eigene Erfahrung kann eine richtige Vorſtellung von den Empfindungen geben, die einem Seefahrer bei dieſem Wechſel der Umgebungen ſo wohl thun.

Ich muß hier einiger Gebräuche erwähnen, die mir ſehr auffielen, und allerdings einen Fremden in Verlegenheit ſetzen konnten. Es ſtanden nämlich im Tanzſaale auf einem, zwei Stufen hohen Gerüſte, Bänke mit rothem Tuch beſchlagen; auf dieſen ſaßen nur Herren und bejahrte Damen; den jüngern waren ihre Plätze auf den Stufen zu unſern Füßen angewieſen, und ich war ganz verwirrt, als ich ein ſchönes junges Mädchen, in Atlas gekleidet und mit Diamanten geſchmückt, zu meinen Füßen erblickte; doch als ich bald gewahr ward, daß alle Herren dieſe Auszeichnung mit mir theilten, ſchlug ich beherzt meine Augen wieder auf. Das Paraguai-Kraut, oder vielmehr die Blätter des Baumes Lau, werden bekanntlich in den meiſten ſpaniſchen Beſitzungen in Amerika, ſehr häufig als Thee gebraucht; (in Chili wird jährlich für 1000000 Thaler Paraguai-Kraut verbraucht) nicht ſo bekannt aber möchte der Gebrauch ſeyn, dieſen Thee in einem ſilbernen Gefäß zu präſentiren, wo eine Röhre angebracht iſt, aus welcher jeder aus der Geſellſchaft ein Paar Züge thut, und ſie dann weiter reicht. Als die Reihe an mich kam, hielt ich es für eine Pflicht der Artigkeit meinen Vorgängern nachzuahmen, ſo ſchwer es mir auch ward, einen gewiſſen Widerwillen zu bekämpfen, da ich etwa der zwanzigſte war, welcher an dieſer Röhre ſaugen ſollte — doch kaum hatte ich meine Lippen daran gebracht, als ich ſie auch verbrannt zurückzog, und ich empfehle jedem, dem einmal Thee auf dieſe Weiſe präſentirt werden ſollte, die Röhre mit den Zähnen zu faſſen. Uebrigens iſt der Geſchmack dieſer Paraguai-Pflanze nicht übel; ſie wird mit Zucker gekocht und dann in dieſem Gefäß auf Kohlen immer heiß erhalten — es iſt ein ſüßer aromatiſcher Saft, den man einſchlürſt. Die Chilier eſſen gern eingemachte Früchte, und es werden

in allen Geſellſchaften dergleichen herumgereicht, und zwar immer mit Gläſern voll Waſſer, weil gleich nach dem Genuß der Süßigkeiten getrunken wird.

Den 14ten Febr. Der Gouverneur, der uns am folgenden Tage auf dem Schiffe einen Beſuch zugedacht hatte, ſchickte heute ſeinen Adjutanten, um uns in ſeinem Namen zu bewillkommen, und uns ſeine Dienſte anzubieten; der Befehl, mir das beſte Haus in Talcaguano einzuräumen, war ſchon gegeben. — Er handelte hierin dem Willen ſeines Königs gemäß, der ihm aufgetragen hatte, den Rurick gut aufzunehmen. Den 15ten um zehn Uhr Morgens, kündigte der Kanonendonner von der Feſtung die Ankunft des Gouverneurs, Don Miguel Maria d'Attero an, und er erſchien bald darauf in Geſellſchaft einiger neugierigen Damen aus der Stadt, auf dem Rurick; ich empfing ihn ſeinem Range gemäß, mit allen Ehrenbezeugungen, und er äußerte ſich ſehr verbindlich: wie erfreulich es ihm ſey, uns, die wir zu einer Nation gehörten, welche er ehrte und liebte, nützlich ſeyn zu können. Auch bat er mich, ihn mit meinen Bedürfniſſen bekannt zu machen, damit er ſogleich Befehl ertheilen könnte, mich in allem zu befriedigen. Als der Gouverneur das Schiff verließ, ſalutirten wir mit acht Kanonenſchüſſen.

Den 16ten. Die Chronometer und Inſtrumente wurden heute ans Land gebracht. Man hatte mir ein hübſches Haus mit einem artigen Garten eingeräumt, wo ich meine Chronometer ungeſtört prüfen konnte. Lieutenant Schiſchmareff übernahm unterdeſſen die Ausbeſſerung des Schiffs, und unſern Herren Naturforſchern fehlte es in dieſem ſchönen Lande auch nicht an Beſchäftigung.

Wir waren auf den 25ſten von dem Gouverneur zu einem Feſte eingeladen, das er uns zu Ehren veranſtaltet hatte. Um die Hitze zu vermeiden, ritten wir in Begleitung des Commandanten und einiger Offiziere, ſchon am frühen Morgen aus Talcaguano. Wir hatten auf dieſer kleinen Reiſe Gelegenheit, die reiche, üppige Natur des Landes zu bewundern; die Einwohner ernten, trotz ihrer Trägheit es gehörig zu bearbeiten, das hundertſte Korn, und wir ritten öfter durch kleine Fruchtwälder, die ohne alle Kultur die ſchönſten Südfrüchte hervorbringen. Als wir auf dem Paradeplatz erſchienen, wurden acht Kanonen gelöſt, das Militair war in Parade aufgeſtellt; der Gouverneur empfing uns in voller Uniform und führte uns ins Schloß. Die vornehmſten Perſonen des Orts, unter denen ſich auch der Biſchof befand, machten die Geſellſchaft aus. Man trank auf die Geſundheit Alexander I. und Ferdinand VII. unter Kanonendonner und Trompetenſchall. Die Tafel war beſetzt, wie in Europa bei feſtlichen Gelegenheiten; das Eis, welches reichlich vorhanden war, und welches der Gouverneur die Aufmerkſamkeit gehabt hatte, mit Mühe und Gefahr von den hohen Cordilleras bringen zu laſſen, war uns Nordländern bei der großen Hitze beſonders erquickend. Abends war Ball, wo beſonders viele ſehr ſchön geſchmückte Damen, die auch hier gewöhnlich zahlreicher als die Herren ſind, erſchienen. Die Chilier erhalten ihre Moden aus Paris; der Ton der Geſellſchaften iſt anſtändig und ungezwungen. Auf die Einladung der Obriſten Reyes, eines ſehr verdienſtvollen Mannes, blieben wir noch einen Tag in Conception, um auch bei ihm einem Ball beizuwohnen. Wir beſahen unterdeſſen die Stadt, von der ſich nichts Merkwürdiges ſagen läßt; ſie iſt nach einem regelmäßigen Plan gebaut, doch arm an ſchönen Häuſern — deſto mehr Kirchen und Klöſter ſchließt ſie aber in ſich. Die Größe der Stadt kann man ungefähr nach der Zahl ihrer Einwohner, deren ſie 10000 enthalten ſoll, berechnen; der breite Fluß Biobio, an welchem die Stadt liegt, verſchönert ſie ſehr. Jenſeits dieſes Fluſſes findet man keine ſpaniſche Beſitzungen mehr — das Land wird von Araucanern bewohnt. Als ich die

Stadt verließ, erſuchte ich den Gouverneur, den 3ten März in Talcaguano einem Ball beizuwohnen, den ich geben wollte, und auch die vornehmſten Bewohner der Stadt dazu einzuladen.

Den 29ſten Feb. Trotz aller angewandten Sorgfalt unſers geſchickten Arztes, ſtarb heute, nach einer langwierigen Krankheit, unſer Schloſſer Ziganzoff. Ich war bei der Wahl meiner Matroſen hauptſächlich darauf bedacht geweſen, geſunde und von Natur ſtarke Menſchen anzuwerben; es war mir auch mit allen, bis auf dieſen Schloſſer, der aus Furcht nicht mitgenommen zu werden, ſeine Krankheit verheimlichte, gelungen. Bald nachdem wir England verlaſſen hatten, äußerte ſich bei dieſem die Schwindſucht; er durfte während der Reiſe von Braſilien nach Chili das Bett nicht verlaſſen, und ſtarb hier am Lande, wo er anſtändig, von ſpaniſchen Soldaten begleitet, beerdigt ward.

Ich halte es nicht für überflüſſig, jedem Seefahrer, der dieſen Ort beſucht, den Rath zu ertheilen, daß er ſeinen Leuten Vorſicht beim Genuſſe des Weins empfehle. Unter den vielen Schenken, die es in Talcaguano gibt, wurde in einigen der Saft eines uns unbekannten Krauts zu dem Wein gemiſcht, der die abſcheulichſte Wirkung hervorbringt: er verſetzt nämlich den Menſchen in einen an Wahnſinn gränzenden Zuſtand, dem eine große Abſpannung folgt; — mehrere Matroſen des Ruricks, haben dieſe Erfahrung gemacht. Wahrſcheinlich iſt dieſes, aller Sinne beraubende Getränk darauf berechnet, die Fremden leichter auszuplündern zu können, da die Wirkung ſich faſt unmittelbar nach dem Genuße äußert. Talcaguano iſt größtentheils von einer gemiſchten Race von Spaniern und Araucanern bewohnt, die nicht arbeiten mögen, und daher auf eine unerlaubte Art ſich Brod zu verſchaffen ſuchen.

Den 3ten März hatten wir das Vergnügen, eine zahlreiche Geſellſchaft aus Conception bei uns zu bewirthen. Schon am frühen Morgen, wo die Hitze noch erträglich war, ſahen wir unſere Gäſte in Talcaguano einziehen; die meiſten waren zu Pferde, welches hier die gewöhnlichſte Art zu reiſen iſt; ſelbſt die Damen beſteigen die muthigſten Pferde. Andere fuhren in kleinen Häuschen, die auf zweirädrigen Karren ruhten, und vor denen zwei Ochſen geſpannt waren, die ein Araucaner von dem Dach dieſes Häuschens lenkte. *) Die hübſchen eleganten Damen, die aus dieſen abentheuerlichen Equipagen heraushüpften, bildeten einen recht intereſſanten Kontraſt zu ihren Fuhrwerken. Schon um drei Uhr Nachmittags, war mein Boot in großer Thätigkeit, um meine Gäſte an Bord des Ruricks zu bringen. Man war mit der Art unſers Empfanges ſehr zufrieden, und fand das Schiff hübſch, doch auffallend klein. Abends gab ich der Geſellſchaft einen Ball. Da das mir eingeräumte Haus zu dieſem Zwecke zu klein war, ſo benutzte ich ein noch daran gelegenes, durch einen Garten damit verbundenes Magazin dazu, welches ich, ſo gut mirs möglich war, in einen Tanzſaal umſchaffen ließ. Zwei Reihen Pfeiler, welche ſich an beiden Seiten des Gebäudes hinzogen, und ihm zu Stützen dienten, wurden mit Bäumen umſteckt, und ihre Gipfel bildeten ein grünes Dach; Lampen erleuchteten den Garten und den Saal, deſſen Eingang durch ein Transparent verziert war. Unſeres Kaiſers Alexander I. Namenszug, über welchem ein ſchwebender Genius einen Lorbeerkranz hielt, prangte in der Mitte deſſelben, im Hintergrunde ſtellte ein zweites Transparent die Allianz der beiden Monarchen durch ein Paar verſchlungene Hände über den Namenszügen Alexanders und Ferdinands dar. Der Weg in das Haus worin wir ſpeiſten, führte durch den Garten, wo ich, indem wir durchgingen, ein Feuerwerk abbrennen ließ, zur allgemeinen Freude meiner Gäſte, denen dieß ein ganz neues Schauſpiel war; auch die Illumination erregte ihre höchſte Bewunderung, da auf ihren glänzendſten Bällen gewöhn-

*) S. die Abbildung.

lich nur fünf bis ſechs Lichter brennen. Bei der Tafel tranken wir unter lautem Kanonendonner zuerſt die Geſundheit der beiden Monarchen und darauf die des Stifters der Expedition. Bis zum Aufgang der Sonne blieb die Geſellſchaft verſammelt, welche ſelbſt der Gouverneur nicht früher verließ.

Den 8ten. Die mir in meiner Inſtruction vorgeſchriebene Unterſuchung der Südſee, verſtattete mir keinen längern Aufenthalt in dieſer bequemen Bay; alle Schiffsarbeiten waren beendigt, die Inſtrumente an Bord gebracht, und ich benutzte den günſtigen Wind, um die See zu erreichen. Der Commandant von Talcaguano, Don Miguel de Rivas, welcher täglich in unſerer Geſellſchaft geweſen, und die Ruſſen lieb gewonnen hatte, blieb auch heute bis zum Augenblick unſerer Abfahrt auf dem Rurick, wo er unter Thränen von uns Abſchied nahm. Ich freute mich innig, als wir wieder unter Segel waren, denn jetzt erſt ſchien es mir, als beginne der wichtigere Theil der Reiſe, was bisher geſchehen, war nur als eine Vorrede zu betrachten.

La Peyrouſe hat in ſeiner Reiſebeſchreibung ſo viel von der Bay Conception geſagt, daß ich nur Wiederholungen liefern würde; indeß iſt die Bay als Ruhepunkt betrachtet, jedem Seefahrer zu empfehlen, denn Lebensmittel und Früchte aller Art, findet man dort im Ueberfluß. Chili iſt ein äußerſt anmuthiges Land, das ſich faſt eines ununterbrochenen Frühlings erfreut; während unſeres ganzes Aufenthalts haben wir immerfort das ſchönſte Wetter gehabt; was mir aber auffiel, war ein ſtarkes Wetterleuchten, welches ich regelmäßig jeden Abend nach Sonnenuntergang in NO über dem hohen Gebirge bemerkte. Chili bringt einen wohlſchmeckenden Wein hervor, und es iſt ſehr zu bedauern, daß die Spanier ſich nicht mehr mit der Cultur des Landes abgeben; ihre unvernünftige Eiferſucht verbietet ihnen auch jeden Handel, der hier ſehr blühend ſeyn könnte, ausgenommen nach ihren eigenen Kolonien.

Von der Bay Conception nach Kamtſchatka.

Das ſchöne Wetter, welches wir in Conception genoſſen, verließ uns auch jetzt noch nicht. Ich bemühte mich, meinen Cours ſo zu richten, daß ich über dem Winde Juan-Fernandes vorbei ſegelte, um dann meiner Inſtruction zufolge die Breite 27° zu erreichen, und dort das Davis-Land zu ſuchen, welches Capt. Kruſenſtern in dieſer Gegend vermuthet. Den 9ten in der Breite 36° 22′, Länge 74° 4′, fanden wir die Oberfläche des Meers von einer blutrothen Farbe, eine Erſcheinung, welche von einem todten Wallfiſche herrührte, auf deſſen Leichnam eine unzählige Menge kleiner Seeſchwalben luſtig ihre Mahlzeit hielten. Am folgenden Tage in der Breite 34° 27′ S, Länge 74° Abends um ſechs Uhr empfanden wir eine ſeltſame Erſchütterung der Luft, wobei das Schiff ein wenig zu erzittern ſchien; das Geräuſch klang wie ferner Donner, erneuerte ſich ungefähr nach drei Minuten, und dauerte jedesmal nur eine halbe Minute. Nach Verlauf einer Stunde merkten wir nichts mehr; es iſt wahrſcheinlich daß in dieſem Augenblicke in Amerika ein Erdbeben ſtatt gefunden, denn unſere Entfernung vom Lande betrug zwei Grad und das Getöß war nur in Oſten zu hören.

Den 16ten. Breite 27° 20′ S, Länge 88° 4′ Mittags, befanden wir uns in der Gegend, wo das Davis-Land vermuthet wird, weshalb ich ganz weſtlich ſteuern ließ. Schon ſeit mehreren Tagen hatte ſich der Wind in SO feſtgeſetzt und wehete friſch, wodurch der Strom uns täglich 18 — 20 Meilen nach Norden trieb. Am 20ſten endlich, als wir ſchon 95° 35′ erreicht hatten, gab ich das fernere Suchen des Davis-Landes auf, und richtete den Cours etwas ſüdlicher, in der Hoffnung unter der Breite 26° 30′ S im Auffinden des Warchams-Felſen glücklicher zu ſeyn. Auf die Richtigkeit unſerer

Länge konnten wir uns verlaſſen, da ſie ſchon ſeit mehreren Tagen aus Abſtänden zwiſchen Mond und Sonne hergeleitet war, welche mit der Länge des Chronometers bis auf wenige Minuten übereinſtimmte. Hier war es, wo wir der See eine wohl verkorkte Bouteille anvertrauten, mit einem darin befindlichen Zettel, worauf die Länge und Breite des Schiffs, die Jahrszahl nebſt Monat und Datum und die Nachricht aufgezeichnet war, daß der Rurick in dieſer Gegend ſich vergebens nach dem Davis-Land umgeſehen. Den 24ſten. Breite 26° 29′ S, Länge 100° 27′ um fünf Uhr Nachmittags paſſirten wir die Stelle, auf welcher nach Arrowſmiths Karte Warchams Felſen liegt. Tropenvögel und Fiſche ſahen wir in Menge; der Horizont war rein, aber der Matroſe, welcher ſeinen Platz unaufhörlich auf der Spitze des Maſtes behauptete, konnte keinen Felſen entdecken. Am Abend hatten wir beim ſchönſten Wetter ſtarkes Wetterleuchten, welches mehrere Stunden anhielt und den Horizont zuweilen rings umher erhellte. Bei ſternhellem Himmel und friſchem Oſtwinde, ſetzten wir den Cours nach Weſten fort, um die Inſel Sales zu finden; gegen Morgen zeigten ſich uns mehrere Seevögel, deren Zahl zunahm, indem wir raſch vorwärts ſegelten. Bald flatterten ſo viele Pelikane und Fregatten nah und neugierig um das Schiff herum, daß wir nicht mehr zweifelten, in der Nähe eines Landes zu ſeyn, und wirklich gab uns der Matroſe vom Maſtkorb die angenehme Nachricht, daß er welches ſehe. Um Mittag ſahen wir deutlich von der Schanze in SW 66° in der Entfernung von zehn Meilen eine kleine felſigte Inſel, die, ob zwar unſere Länge von der angegebenen etwas abwich, dennoch unfehlbar Sales ſeyn mußte. Die größte Weite, aus welcher ſich die Inſel ſehen läßt, beträgt nur fünfzehn Meilen, und dann hat ſie das Anſehen zweier, nahe bei einanderliegender Felſengruppen; kommt man aber näher, ſo ſieht man das niedrige Land, welches ſie vereinigt; ihre Länge beträgt NWW und SOO beinah eine Meile, ihre Breite iſt gering. Bald hatten wir uns der Inſel in S bis auf ¾ Meilen genähret, und unterſchieden nun durch Fernröhre deutlich die Gegenſtände am Ufer, deren Anblick uns aber eben nicht ſonderlich entzückte, denn kein freundliches Grün ſchmückt die grauen Felſen, welche in großen Maſſen umherliegen, und der Inſel das Anſehen einer traurigen Ruine geben, welche nur von Seevögeln bewohnt wird. An der NO und SW Spitze ſind Riffe, an welchen die Brandung ſich mit Wuth bricht, und wo wir vergebens die Rudera eines geſcheiterten Schiffes ſuchten, weil es vermuthlich von den Wellen ganz zerſchmettert worden. Wir fanden die Breite der Inſel Sales 26° 36′ 15″ S, Länge nach den Chronometern regulirt auf der Oſterinſel 105° 34′ 28″ W. Ich bin faſt überzeugt, daß Warchams-Felſen gar nicht exiſtirt, ſondern bis jetzt mit der Inſel Sales verwechſelt worden iſt. Um aber meiner Sache gewiß zu ſeyn, daß wirklich in dieſer Gegend keine andere Inſel vorhanden ſey, ſetzte ich meinen Lauf nach Weſten fort, und richtete erſt meinen Cours nach der Oſter-Inſel, nachdem ich ein Paar Grad geſegelt, ohne etwas zu entdecken. Dieſer hatten wir uns den 28ſten März um drei Uhr Morgens bis auf fünfzehn Meilen genähert, und mit Tagesanbruch ſahen wir ſie deutlich vor uns. Nachdem wir die ſüdliche Spitze umſegelt, richteten wir den Lauf in geringer Entfernung längs der Weſtküſte nach der Cooks-Bay zu, wo wir Rauchſäulen emporſteigen ſahen, welche wahrſcheinlich den Bewohnern des innern Landes andeuten ſollten, daß ein Schiff ſichtbar ſey. Am Mittag, als wir uns ganz nahe an der Cooks-Bay befanden, ſahen wir zwei Böte, jedes nur mit zwei Inſulanern bemannt, auf uns zurudern; ich hoffte gewiß, daß dieſe Leute, welche dem la Peyrouſe ſo großes Zutrauen geſchenkt, auch uns mit gleicher Herzlichkeit bewillkommen würden, was aber zu meinem höchſten Erſtaunen keinesweges der Fall war. Sie näherten ſich uns mißtrauiſch und furchtſam bis auf einen Flintenſchuß, zeigten uns aus dieſer Ferne einige Wurzeln, ließen ſich aber

durchaus nicht bewegen, näher ans Schiff zu kommen. Die Bauart der Canots, deren wir mehrere erblickten, und die nur zwei Perſonen tragen können, ſtimmt mit la Peyrouſes Beſchreibung derſelben überein; ſie ſind fünf bis ſechs Fuß lang, ungefähr einen Fuß breit, aus ſchmalen Brettern zuſammengeſetzt und auf beiden Seiten mit einem Balancier verſehen. La Peyrouſes Meinung, daß es den Inſulanern wegen Holzmangel bald ganz an Böten fehlen könnte, iſt wohl irrig; — zwar haben auch wir keinen einzigen Baum auf der Inſel entdeckt, allein die Canots werden aus Treibholz gebaut, und dieſes führt ihnen der Strom von den Küſten Amerikas in Menge zu. — Weil der Grund in der Cooks-Bay an manchen Stellen ſehr ſchlecht iſt, ſo ſchickte ich den Lieutenant Schiſchmareff ab, um vermittelſt des Senkbleys einen bequemen Ankerplatz ausfindig zu machen, und während deſſen hielt ich den Rurick unter Segel. Die Inſulaner, welche bisher dem Schiffe immer gefolgt waren, ſich laut unterhalten hatten, und ſehr gut gelaunt ſchienen, flüchteten, als ſie unſer Boot abgehen ſahen, eiligſt ans Land, was mir um ſo mehr auffiel, da gerade die Bewohner der Oſter-Inſel ſich früher mit ſo vielem Zutrauen an die Seefahrer angeſchloſſen. Indeß ſchien ihnen nur das Schiff gefährlich, denn als unſer Boot ſich dem Lande näherte, ſchwammen ihm eine Menge Wilder entgegen, beladen mit Tarrowurzeln, Jams und Bananen, welche ſie begierig gegen kleine Stückchen Eiſen von alten Faßbändern vertauſchten, einige handelten äußerſt ehrlich, andere liſtig, und einer von ihnen ſuchte ſogar mit Gewalt ſich etwas anzueignen. Um die Uebrigen vor böſer Anſteckung zu bewahren, ward mit feinem Schrot auf ihn geſchoſſen, was ſie indeß keinesweges abhielt, ihre kleinen Räuberkünſte an uns zu üben. Auf das Signal von unſerm Boot, daß ſie guten Ankergrund gefunden, machte ich noch ein Paar Wendungen, um den Punct zu gewinnen und ließ dann die Anker auf 22 Faden Tiefe über einen Grund von feinem Sande fallen. Die Sandbucht lag uns SO 45°, die beiden Felſen waren hinter der Südſpitze verborgen. Unſer Boot kehrte jetzt zurück, ohne daß ein Inſulaner ihm zu folgen wagte. — Da es meine Abſicht war zu landen, ſo ließ ich zu dieſem Zwecke zwei Böte bemannen, und wir verließen ſiebenzehn Mann ſtark um drei Uhr Nachmittags den Rurick. Eine große Menge Wilder hatte ſich am Strande verſammelt, ſie ſchrieen, tanzten, machten die wunderbarſten Bewegungen und ſchienen unſere Ankunft mit Ungeduld zu erwarten; da ſie aber den einzigen Fleck, wo die Brandung zu landen erlaubte, zu ihrem Tummelplatze erwählt hatten, ſo konnten wir nicht wagen, die Böte zu verlaſſen, ehe ſie uns Platz gemacht, wozu ſie aber auf keine Weiſe zu bewegen waren. Unter Lachen und Scherzen zwangen ſie uns, vom Lande abzuſtoßen und verfolgten uns noch im Waſſer, was uns aber nicht gefährlich ſchien, da ſie alle unbewaffnet waren. Kaum hatten wir das Ufer verlaſſen, ſo ſchwammen hunderte um unſere Böte herum, welche gegen Bananen und Zuckerrohr, altes Eiſen eintauſchten und dabei einen ganz unerträglichen Lärm machten, denn alle ſprachen mit großer Lebhaftigkeit zugleich, und einige mußten wohl ſehr witzig ſeyn, denn es entſtand zuweilen ein allgemeines, furchtbares Gelächter. Die Zuſchauer am Lande, welche endlich bei dieſem Schauſpiele Langeweile empfanden, ſuchten ſich dieſe zu vertreiben, indem ſie uns mit Steinen bombardirten, eine Gemüthsergötzlichkeit, der ich durch einige Flintenſchüſſe Einhalt thun ließ. Dadurch wurde ich auch meine lebhafte Geſellſchaft im Waſſer los, und gewann den Landungsplatz, wo ich eilig einige Matroſen ans Land ſetzte. Kaum aber wurden die Wilden das gewahr, ſo umringten ſie uns mit verdoppelter Zudringlichkeit. Sie hatten jetzt ihre Geſichter roth, weiß und ſchwarz bemalt, was ihnen ein fürchterliches Anſehen gab, tanzten unter den lächerlichſten Bewegungen und Verdrehungen des Körpers, und machten einen ſo entſetzlichen Lärm, daß wir uns laut in die Ohren ſchreien mußten, um einander verſtändlich zu werden. Ich kann

mir den Eindruck denken, den dieſer Auftritt auf den Lieutenant Schiſchmareff machte, der dieſe Menſchen zum erſten Mal ſah, und von lauter Affen umringt zu ſeyn glaubte; denn dieſe tolle Wirthſchaft übertraf ſelbſt meine Vorſtellung, obzwar ich ſchon früher mit den Bewohnern der Südſee bekannt war. Um ſie zu zerſtreuen, und etwas Terrain zu gewinnen, ließ ich Meſſer unter ſie werfen; als ich aber demungeachtet einen Stein von meinem Hut zurückprallen fühlte, befahl ich, noch einmal zu ſchießen, und erſt dadurch ward ich in den Stand geſetzt, ſelbſt ans Land treten zu können. Hier war es mein erſtes Geſchäft, die großen merkwürdigen Statüen am Ufer zu ſuchen, welche Cook und la Peyrouſe noch geſehen hatten; trotz aller Nachforſchung aber fand ich nur einen zerſtückelten Steinhaufen, welcher neben ſeinem unverſehrten Fundamente lag; alle übrigen waren bis auf die letzte Spur verſchwunden. Das mißtrauiſche Betragen der Inſulaner, brachte mich auf den Gedanken, daß es wohl Europäer ſeyn mochten, die einmal mit ihnen in Streit geriethen, und ſich durch dieſe Zerſtörung rächten. Es fiel mir auf, daß uns bei dem lebhaften Verkehr am Lande und im Waſſer, keine Weiber, über deren Zudringlichkeit meine Vorgänger ſo oft klagen, zu Geſicht kamen, und auch dieſe Bemerkung beſtärkte mich in meiner Vermuthung, daß die Europäer hier vor Kurzem manches Unerlaubte verübt haben mußten. Nachdem ich mich überzeugt hatte, daß die guten Inſulaner uns unter keiner Bedingung den Eintritt in ihr Land geſtatten würden, ſuchten wir uns in die Böte, welche ohnehin in der Brandung ſehr unſicher ſtanden, zurückzuziehen, aber auch jetzt mußten wir uns durch einige Flintenkugeln gegen ihre Zudringlichkeit ſchützen, und erſt als dieſe ihnen um die Ohren ſauſten, ließen ſie uns in Frieden ziehen. Wir ſchenkten ihnen noch etwas Eiſen, und eilten dem Rurick zu, weil der längere Aufenthalt unter dieſen Umſtänden nur verlorne Zeit, und mir jede Stunde koſtbar war. — Das Volk hier ſcheint mir von mittlerer Statur, aber gut gewachſen; die meiſten ſind kupferfarbig, nur wenige ziemlich weiß. Alle ſind tatuirt, diejenigen aber, welche es über den ganzen Körper ſind, ſcheinen einiges Anſehen zu behaupten. Das Zeug, welches auf den meiſten Südſee-Inſeln aus Baumrinde verfertigt wird, fanden wir auch hier, denn einige Männer trugen kurze Mäntel davon, und die Weiber, welche in weiter Ferne ſtanden, waren ganz darin gehüllt. Nach dem Frohſinn dieſes Volks zu urtheilen, ſcheinen ſie mit ihrer Lage ſehr zufrieden; — an Lebensmitteln fehlt es ihnen wahrſcheinlich nicht, da ſie uns in ziemlicher Menge Bananen, Jams, Zuckerrohr und Kartoffeln brachten, auch vernachläßigen ſie die Kultur ihres Landes nicht, denn wir ſahen in der Nähe der Bay die Berge mit Feldern bedeckt, welche dem Auge durch ihr verſchiedenes Grün einen freundlichen Anblick gewährten. Die Sämereyen, welche la Peyrouſe den Inſulanern geſchenkt, müſſen nicht fortgekommen ſeyn, da ſie uns nichts von dieſen Früchten brachten; auch nach den Nachkommen der Schaafe und Schweine, welche er dort zurückließ, haben wir uns vergebens umgeſehen; nur ein Huhn wurde uns gegen ein großes Meſſer angeboten, und wieder fortgebracht, als wir dieſen Handel nicht eingingen; ein Beweis, wie werth ſie dieſe Thiere halten, und wie wenig ſie deren haben müſſen. Ihre Wohnungen ſind ganz, wie la Peyrouſe ſie beſchrieben, und das lange Haus ſteht noch immer nebſt der Steinhütte am Ufer, wie es auf ſeiner Karte angezeigt iſt. Ich glaube überhaupt, daß ſeit der Zeit als er dort war, bis aufs Verſchwinden der merkwürdigen Statüen, keine Veränderungen vorgefallen ſind; und ſelbſt von dieſen ſahen wir ein Paar als wir die ſüdliche Spitze umſegelt hatten, aber ſie waren ſehr unbeträchtlich. Unſern Abſchied von der Oſter-Inſel, erwiederten die Einwohner mit Steinen, welche ſie uns unter lautem Geſchrei nachwarfen, und ich war ſehr froh, als wir uns um ſieben Uhr Abends, mit heiler Haut auf dem Rurick, und wieder unter Segel befanden.

Eine Nachricht, die das feindſelige Betragen der Inſulaner gegen mich erklärt, und welche ich erſt ſpäter auf den Sandwich-Inſeln, durch Alexander Adams erhielt, glaube ich dem Leſer hier mittheilen zu müſſen. Dieſer Adams, von Geburt ein Engländer, commandirte im Jahr 1816, die dem Könige der Sandwich-Inſeln gehörige Brigg Kahumanna, und hatte vorher auf der nämlichen Brigg, als ſie den Namen Forrester of London führte, und dem Könige noch nicht verkauft war, unter Capt. Piccort als zweiter Offizier gedient. Der Capitain des Scuner Nancy aus Neu-London-Amerika, ſeinen Namen hat mir Adams nicht genannt, beſchäftigte ſich im Jahr 1805 auf der Inſel Maſſafuero mit dem Fange einer Gattung von Seehunden, welche den Ruſſen unter dem Namen Kotick (Seekatzen) bekannt iſt. Die Felle dieſer Thiere werden auf dem Markte von China theuer verkauft, und daher ſuchen die Amerikaner in allen Theilen der Welt ihren Aufenthalt ausfindig zu machen. Auf der bis jetzt noch unbewohnten Inſel Maſſafuero, welche weſtlich von Juan-Fernandez liegt, und wohin ſie aus Chili die Verbrecher ſchicken, ward dieſes Thier zufällig entdeckt, und gleich Jagd darauf gemacht Da aber die Inſel keinen ſichern Ankerplatz gewährte, weshalb das Schiff unter Segel bleiben mußte, und er nicht Mannſchaft genug beſaß, um einen Theil derſelben zur Jagd gebrauchen zu können, ſo beſchloß er, nach der Oſter-Inſel zu ſegeln, dort Männer und Weiber zu ſtehlen, ſeinen Raub nach Maſſafuero zu bringen, und dort eine Kolonie zu errichten, welche den Kotick-Fang regelmäßig betreiben ſollte. Dieſen grauſamen Vorſatz führte er im Jahr 1800 aus, und landete in Cooks-Bay, wo er ſich einer Anzahl Einwohner zu bemächtigen ſuchte.

Die Schlacht ſoll blutig geweſen ſeyn, da die tapfern Inſulaner ſich mit Unerſchrockenheit vertheidigten; ſie mußten dennoch den furchtbaren europäiſchen Waffen unterliegen, und zwölf Männer, mit zehn Weibern fielen lebendig in die Hände der herzloſen Amerikaner. Nach vollbrachter That wurden die Unglücklichen an Bord gebracht, während der erſten drei Tage gefeſſelt, und erſt als kein Land mehr ſichtbar war, von ihren Banden erlöſt. Der erſte Gebrauch den ſie von ihrer Freiheit machten, war daß die Männer über Bord ſprangen, und die Weiber welche ihnen folgen wollten, nur mit Gewalt zurückgehalten wurden. Der Capitain ließ ſogleich das Schiff beilegen, in der Hoffnung, daß ſie doch wieder am Bord Rettung ſuchen würden, wenn die Wellen ſie zu verſchlingen drohten; er bemerkte aber bald, wie ſehr er ſich geirrt, denn dieſen, von Jugend an mit dem Elemente vertrauten Wilden, ſchien es nicht unmöglich, trotz der Entfernung von drei Tagereiſen ihr Vaterland zu erreichen, und auf jeden Fall zogen ſie den Tod in den Wellen, einem qualvollen Leben in der Gefangenſchaft vor. Nachdem ſie einige Zeit über die Richtung die ſie zu nehmen hatten, geſtritten, theilte ſich die Geſellſchaft; einige ſchlugen den geraden Weg nach der Oſter-Inſel ein, und die Uebrigen wandten ſich nach Norden. Der Capitain, äußerſt entrüſtet über dieſen unerwarteten Heldenmuth, ſchickte ihnen ein Boot nach, das aber nach vielen fruchtloſen Verſuchen wieder zurückkehrte, denn ſie tauchten allemal bei ſeiner Annäherung unter, und die See nahm ſie mitleidig in ihren Schutz. Endlich überließ der Capitain die Männer ihrem Schickſale, brachte die Weiber nach Maſſafuero, und ſoll noch öftere Verſuche gemacht haben, Menſchen von der Oſter-Inſel zu rauben. Adams, welcher dieſe Geſchichte von ihm ſelbſt hatte, und ihn deßhalb wahrſcheinlich nicht nennen wollte, verſicherte mich 1806 an der Oſter-Inſel geweſen zu ſeyn, wo er aber wegen des feindſeligen Empfangs der Einwohner nicht landen konnte; ein gleiches Schickſal hatte nach ſeiner Ausſage das Schiff Albatros, unter Commando des Capitain Windship im Jahr 1809.

Meiner Inſtruction zufolge, ſollte ich die Pitcairns-Inſel beſuchen, und von da den Lauf nach Weſten bis zum 137° nehmen; da aber unſere Fahrt von Kronſtadt bis Chili länger gedauert hatte, als im Reiſeplan berechnet war, ſo ſah ich mich genöthigt, um noch zu rechter Zeit die Beeringsſtraße erreichen zu können, einen kürzern Weg nach Kamtſchatka einzuſchlagen.

Den 8ten April. Breite 18° 6′, Länge 125° 16′. Wir ſahen heute verſchiedene Gattungen Seevögel, von denen einige ſich nicht weit vom Lande zu entfernen pflegen; überdem waren wir in einer Gegend, wo ich neue Entdeckungen erwarten konnte; ich ließ alſo unaufhörlich einen Matroſen auf der Spitze des Maſtes Wache halten, dem ich für jede Entdeckung eine Belohnung verſprach. Der Zuruf: Land! verſetzte uns alle bald in die höchſte Spannung, die Fernröhre konnten nicht eilig genug herbeigebracht werden, jeder wollte es zuerſt erblicken, denn es mußte etwas Neues ſeyn, und ſchon ſann ich auf den Namen, welchen ich meiner Inſel geben wollte. — Siehe, da erhob ſich das vermeinte Land in Geſtalt einer ſchwarzen Wolke, ſchwebte über den Horizont dahin, und nahm meine ſchöne Hoffnung mit ſich fort. Nur ein Seemann, welchem, wie mir, neue Entdeckungen das Ziel ſeines Strebens und der Zweck ſeiner Reiſe ſind, kann fühlen wie ſehr dieſe Täuſchung mich ſchmerzte.

Den 10ten. Breite 16° 39′ S, Länge 130° 18′. — Es iſt auffallend, daß ſeit der Oſter-Inſel der Wind meiſtentheils aus N und N O bläſt, und der eigentliche S O Paſſat ſich gar nicht regt; das Wetter iſt immer heiter, und nach Sonnenuntergang in N ſtarkes Wetterleuchten. Da die Nächte ſehr warm ſind, ſo ſchlafen wir, um uns von der Tageshitze zu erholen, ſämmtlich auf dem Verdeck, ein Umſtand, der mir in einer Nacht einen unerwarteten Beſuch verſchaffte. Ich erwachte nämlich durch die ſtarken Bewegungen eines ſehr kalten Thieres an meiner Seite, das ich Anfangs, als es ſich in meiner Hand krümmte, für eine Eidechſe hielt, welche in Chili, mit dem Holz aufs Schiff gebracht ſeyn konnte. Bei näherer Unterſuchung aber, fand ich einen fliegenden Fiſch in meinen Händen, und ich bin wohl der Erſte, der einen ſolchen im Bette gefangen hat.

Den 13ten. Breite 15° 26′ S, Länge 133° 56′ befanden wir uns Nachmittags um 6 Uhr auf dem Punkte, wo auf Arrowſmiths Karte die Inſel St. Pablo angegeben iſt, ohne daß das geringſte Kennzeichen uns hier Land vermuthen ließ, und ich richtete um 8 Uhr Abends den Cours direckt weſtlich, um, nach meiner Inſtruction die Parallel 15° zu verfolgen, auf welche Schouten und Lemaire mehrere Inſeln haben, die nachher nie wieder geſehen ſind.

Den 15ten. Breite 14° 41′, Länge 137° 00′ ſahen wir den ganzen Tag verſchiedene Seevögel, hauptſächlich Fregatten und Pelikane, und wurden um fünf Uhr Nachmittags plötzlich durch einen heftigen Regen, verbunden mit Windſtößen aus N W überraſcht, die mehrere Stunden anhielten. Solch eine ſeltſame Veränderung des Windes in einer Gegend, wo er gewöhnlich nicht anders, als aus O und S O weht, ſchien mir nur von der Nähe eines Landes herrühren zu können, und ich beſchloß daher, während der Nacht nicht weiter zu ſegeln. Der Himmel überzog ſich ſchwarz, es blitzte in allen Richtungen des Horizonts und regnete dabei heftig.

Den 16ten. Breite 14° 51′, Länge 138° 4′, ſetzten wir bei Tagesanbruch unſern Cours nach W fort, wobei der ſtarke Wind aus O N O den Rurick raſch vorwärts trieb. Um drei Uhr Nachmittags rief der Matroſe von der Spitze des Maſtes: Land! ein Wort, das mich wie ein Blitzſtrahl durchfuhr, und wobei Hoffnung und Furcht vor neuer Täuſchung in meiner Seele wechſelten; aber dieſe Spannung währte nicht lange, denn bald hatte ich die unendliche Freude, die Erfüllung meines heißeſten Wunſches mit eigenen Augen zu erblicken. Das Land war bei einem W S W Cours in N N W

entdeckt, und wir richteten ſogleich unſern Lauf darauf zu. Die Inſel ſchien uns klein und ſehr niedrig, denn der Wald, welchen man deutlich unterſchied, ſtand dem Anſehen nach unmittelbar auf der Oberfläche der See. Man kann die Inſel von der Spitze des Maſtes nur höchſtens in der Entfernung von zehn Meilen gewahr werden, und da wir uns bisher gewöhnt hatten, immer hohes Land zu ſehen, ſo machte dieſer Kontraſt auf uns alle einen ganz eigenen Eindruck. Wir umſegelten jetzt die nördliche Spitze derſelben in einer Entfernung von 1½ Meile, fanden die ganze Inſel ſtark mit Gebüſch bewachſen, in deſſen Mitte ein kleiner See freundlich anzuſchauen war, die Ufer ringsum mit Korallen-Riffen eingefaßt, und die Brandung ſo ſtark, daß das Landen unmöglich ſchien. Sobald die Sonne untergegangen war, entfernten wir uns von dieſer lieblichen Inſel, welche von NW nach SO ſieben Meilen lang iſt, und lavirten die ganze Nacht unter wenigen Segeln, um ſie bei Tagesanbruch noch einmal in Augenſchein zu nehmen. Der Wind variirte von N nach NO und es iſt nicht leicht zu erklären, wodurch der Paſſat hier ſeine gewöhnliche Richtung verändert, da ſich kein hohes Land in der Nähe befindet. Beim Untergange der Sonne zogen die Seevögel der Inſel zu, und kehrten bei der Morgendämmerung wieder zurück. Ich glaube, durch mehrere Erfahrungen belehrt, behaupten zu dürfen, daß der Seefahrer auf die Nähe einer unbewohnten Inſel ſchließen darf, wenn er viele Seevögel, hauptſächlich Pelikane umherziehen ſieht, was aber nur zwiſchen den Tropen gilt; er wird bemerken, daß ſie bei Sonnenuntergang alle nach Einer Richtung ziehen, (diejenigen ausgenommen, welche ſich auch die ganze Nacht in der See aufhalten) und man könnte alſo, dem Fluge der Vögel folgend, ihre Heimath entdecken. — Bei Tagesanbruch näherten wir uns der Inſel wieder und ſegelten in einer Entfernung von 1½ Meile um ihre Nord- und Weſt-Spitze, indem wir uns mit Aufnahme derſelben beſchäftigten. Kein Punkt zum Landen ward uns ſichtbar, ausgenommen an der NW Spitze, wo es vielleicht möglich geweſen wäre, wenn die Wellen durch den heftigen Wind aus Norden nicht eine zu ſtarke Brandung verurſacht hätten. Die Mitte der Inſel, wo ſich der See befindet, iſt ſehr niedrig, die äußerſten Spitzen nach N und S liegen höher. Vergebens ſahen wir uns nach einem Palmbaum um, aber das Gebüſch erquickte das Auge durch ſein freundliches Grün. Der Beſchreibung nach gleicht dieſe Inſel zwar der Hunde-Inſel von Schouten, indeß iſt es nicht entſchieden, ob es die nämliche ſey, da unſere Breiten um 22 Minuten verſchieden ſind; ein Fehler, der ſelbſt in der damaligen Zeit wohl nicht Statt finden konnte; auf den Unterſchied der Länge nehme ich keine Rückſicht, da ſie natürlich damals immer nur einige Grade falſch war. Unſtreitig müſſen in dieſer Gegend noch mehr dergleichen Inſeln liegen, das beweiſen mir die unzähligen Seevögel, welche wir in den letzten zwei Tagen geſehn, die unmöglich alle auf der einzigen zu Hauſe ſeyn können. Ich nannte indeß meine Inſel die Zweifelhafte. Ihre Breite fanden wir reduzirt aus zwei Mittagsobſervationen 14° 50′ 11″ S, Länge nach den Chronometern, welche mit der Länge aus Monds-Diſtanzen, welche kürzlich genommen waren, gut übereinſtimmte 138° 47′ 7″. Die Deklination der Magnetnadel 5° öſtlich. Schouten hat den Tag vorher, als er die Hunde-Inſel entdeckte, keine Deklination gehabt, und fand die Breite der Inſel 15° 12′ 3″ — Um elf Uhr war die Aufnahme vollendet; wir hatten uns überzeugt, daß keine Landung ohne große Gefahr möglich, und die Inſel nur ein Zufluchtsort der Vögel ſey; ich ließ alſo, da nach Schoutens Angabe die Hunde-Inſel ſüdlicher liegen mußte, den Cours dahin richten, und wandte nach einer Stunde vergeblichen Suchens wieder nach Weſten. Seitdem wir uns auf der Parallel 15° befanden, wehte der Wind immerfort aus ONO und NO. Nachts aber, mit Regen und ſtarken Windſtößen verbunden, aus NW.

Den 19. und 20ſten April hatten wir herrliche Obſervation zwiſchen Mond und Sonne, und ich hatte meine herzliche Freude, daß die Länge nach unſern Chronometern, ſo außerordentlich mit der, aus der Obſervation hergeleiteten übereinſtimmte; aber wie unendlich wurde dieſe erhöht, als der Ruf: Land! von der Spitze des Maſtes an mein Ohr ſchlug. Es war in SW. entdeckt, und am Mittag hatten wir in geringer Entfernung eine kleine, drei Meilen lange Inſel vor uns, die ſich von der Zweifelhaften unterſchied, indem dort kein See ſichtbar ward, dafür aber eine Menge Cocosbäume ſtolz über die übrigen emporragten. Dieſesmal war ich meiner Sache gewiß, ich durfte ſie mit vollem Recht eine neue Entdeckung nennen. Wir alle waren von dem Wunſche beſeelt, hier zu landen, und beſchloſſen einmüthig, jeder Gefahr trotzend, dieſen zu befriedigen. Das Schiff wurde ſogleich unter den Wind gebracht, und der Lieutenant Zacharin abgeſchickt, um zu unterſuchen, welcher Maaßregeln wir uns zu bedienen hätten, um unſern Willen durchzuſetzen; denn daß mit einem Boot die Brandung nicht zu paſſiren war, bemerkten wir bald.

Zacharin beſtätigte bei ſeiner Zurückkunft dieſe Vermuthung, und zwei Matroſen entſchloſſen ſich nun, um die neue Entdeckung nicht unbegrüßt zu laſſen, ſchwimmend die Brandung zu durchſchneiden, ein Muth, den ich um ſo mehr bewunderte, da ihnen die Kunſt der Südſee-Inſulaner, immer im Waſſer zu leben, abging. Sie landeten glücklich, durften ſich aber nicht tief hinein wagen, da viele Kennzeichen darauf hinwieſen, daß die Inſel bewohnt wäre, und brachten uns, zum Beweis, daß ſie wirklich am Lande geweſen, mehrere Cocos-Schalen, nebſt einer, an eine Stange gebundenen, geflochtenen Schnur mit. Jetzt ergriff mich die Begierde zu landen lebhafter als je, und ich beſchloß, da es heute zu ſpät war, ſie morgen unter jeder Bedingung zu befriedigen. Ein Pram ſchien mir am geſchickteſten dazu; ſogleich wurden alle Bretter und Stangen auf dem Rurick zuſammengeſucht, die ganze Nacht fleißig daran gearbeitet, und am 21ſten mit Tagesanbruch war zu meiner Freude, unſer Pram, groß genug, um einen Menſchen bequem zu tragen, vollendet. Während der Nacht, lavirten wir unter N Wind mit Regen, ſobald es aber zu tagen anfing, näherten wir uns dem Ufer bis auf eine halbe Meile, ſetzten gleich zwei Schaluppen aufs Waſſer, und ich, der Lieutenant Schiſchmareff, nebſt allen unſern Herren Gelehrten verließen um ſieben Uhr Morgens mit unſerm neu verfertigten Pram den Rurick. Ohngefähr vierzig Faden vom Ufer ließ ich die Schaluppen auf zehn Faden Tiefe in hartem Korallen-Grund ankern, und meine beiden Matroſen wiederholten das geſtrige Wageſtück, indem ſie das Ende eines Taues, deſſen anderes Ende an den Böten befeſtigt war, mit ſich nahmen, und ſo eine Communication mit dem Lande bewerkſtelligten. Jetzt ſtellte ſich einer auf den Pram, zog ſich längſt dem Tau der Brandung zu, und überließ es einer brauſenden Welle, ihn ans Ufer zu werfen; der Pram wurde zurückgezogen ſobald der Hinüberfahrende feſten Fuß am Ufer gefaßt, und ein anderer begann die ſchwankende Fahrt; wir waren endlich, bis auf zwei Matroſen, welche in den Böten zurückblieben, alle am Lande, jeder von uns mehr oder weniger beſchädigt, da wir nicht anders das Ufer erreichen konnten, als wenn die Brandung uns über eine ſcharfe Corallen-Bank wegſpülte. Daß wir natürlich alle bis auf die Haut durchnäßt waren, hat zwiſchen den Tropen nichts zu bedeuten. Wohlbewaffnet hielten wir jetzt unſern Einzug ins Innere der Inſel, trafen mit jedem Schritt den wir vorwärts thaten, auf Spuren von Menſchen, und zuletzt auf einen ſtark ausgetretenen Fußſteig, der uns vollends überzeugte, daß die Inſel bewohnt ſey. Wir verfolgten, einen Ueberfall fürchtend, und nach allen Seiten uns umſchauend, unſern Weg, welcher uns durch ein Gebüſch führte, deſſen romantiſche Gerüche uns erquickten, und gelangten endlich auf eine, von Palmen beſchattete Fläche, auf der wir ein kleines Boot

fanden, das denen der Südſee gleich, mit einem Balancier auf der Seite verſehen war. Jetzt befanden wir uns in einer reizenden Gegend, ungefähr auf der Mitte der Inſel, wo wir uns, erſchöpft von der Hitze unter Cocos-Bäumen niederließen, und uns, zum erſten Mal auf unſerer Reiſe, an der Milch ihrer Früchte erquickten. Ich fühlte mich unbeſchreiblich glücklich auf dieſem kleinen Fleck; ſo unbedeutend die Entdeckung auch ſeyn mogte, ſo hätte ich die reine, innige Freude darüber, doch nicht um die Schätze einer Welt hingegeben. Nachdem wir uns etwas geſtärkt hatten, begannen wir unſere Wanderſchaft von Neuem, fanden bald mehrere unbewohnte Hütten, und in dieſen verſchiedene Arbeiten der Wilden, die wir uns gegen europäiſchen Waaren zueigneten. Nirgends trafen wir auf eine friſche Menſchenſpur, und einige Stangen, auf welchen Fiſchnetze hingen, beſtärkten mich in der Vermuthung, daß die benachbarten Inſulaner nur zu einer gewiſſen Jahreszeit, der Fiſcherei wegen herkommen. Wir hatten in vier Stunden die Inſel von N nach S durchſtrichen, und trafen auf dem Rückwege verſchiedene, mit Sorgfalt gearbeitete Waſſerbehälter, welche wohlſchmeckendes Waſſer enthielten. Bekanntlich gibt es auf den Corallen-Inſeln keine Quellen, und die Einwohner müſſen ſich mit Regenwaſſer begnügen, welches ſich in den von ihnen gegrabenen Ciſternen ſammelt. Als wir unſern Landungsplatz wieder erreicht, ließ ich eine Flaſche Wein geben; wir tranken unter lautem Hurrah! auf die Geſundheit des Grafen Rumanzoff, und ich nannte die Inſel nach ſeinem Namen. Unſere Schaluppen ſchmückten ſich mit Flaggen und feuerten einige Flinten ab, und der Rurick, dieſes Signal erwartend, ließ jetzt die kaiſerliche Flagge wehen, und ſeine Kanonen löſen, während wir auf das Wohl unſeres geliebten Kaiſers tranken. Mit den nämlichen Beſchwerden, wie beim Landen, erreichten wir unſere Böte, und befanden uns um zwei Uhr Nachmittags glücklich wieder auf dem Rurick, wo ich die Cocosnüſſe, welche wir von der Rumanzoff-Inſel mitgebracht, unter die Zurückgebliebenen vertheilen ließ. Die ganze Mannſchaft erhielt heute ihre doppelte Portion, und der Matroſe, welcher zuerſt die Inſel entdeckt hatte, ſechs Piaſter zur Belohnung. Wir lavirten die ganze folgende Nacht unter wenigen Segeln, weil in dieſer Gegend mehrere Inſeln zu vermuthen waren, an denen wir leicht in der Dunkelheit, wegen ihrer niedrigen Lage Schiffbruch leiden konnten, und ſetzten mit Tagesanbruch unſern Cours nach Weſten fort. Die Breite der Mitte der Rumanzoffs-Inſel, nach einer guten Mittags-Obſervation mit drei Sextanten beobachtet, 14° 57′ 20″ S. Länge nach den Chronometern, welche mit der Obſervation übereinſtimmen, 144° 28′ 30″ W. Die Abweichung der Magnetnadel 5° 36′ öſtlich.

Den 22ſten April entdeckten wir von der Spitze des Maſtes um neun Uhr Morgens in NNW Land, und richteten unſern Lauf ſogleich dahin. Dieſe Inſel, mit einem See in der Mitte, aus welchem man mehrere große Steine hervorragen ſieht, iſt von der nämlichen Beſchaffenheit wie die übrigen, ihre Länge iſt von NNO nach SSW elf, Breite nur drei Meilen. Wir umſegelten die SW Spitze in der Entfernung einer halben Meile, wobei wir weder eine Spur von Menſchen, noch einen einzigen Cocosbaum bemerkten. Am Mittag lag uns die ſüdliche Spitze der Inſel in O; wir hatten eine treffliche Obſervation, aus welcher die Breite ihrer Mitte hergeleitet 14° 41′ 00″ S. Länge, nach den Chronometern 144° 59′ 20″ W, ich durfte nicht zweifeln daß auch dieſe Inſel eine neue Entdeckung wäre, und benannte ſie nach meinem ehemaligen Chef, dem Admiral Spiridof. Da die Inſel mir nicht bewohnt ſchien, und die Landung mit den nämlichen Schwierigkeiten, wie bei der Rumanzoff-Inſel verknüpft war, ſo wollte ich hier keine Zeit verlieren, ſondern ſteuerte WSW in der Abſicht, die Palliſſairs von Cook in Augenſchein zu nehmen, um meine Länge mit der ſeinigen zu vergleichen. Ein friſcher Oſtwind trieb uns raſch unſerm Ziele zu, und gleich nach Sonnenuntergang ließ ich

beilegen, um das Schiff auf einer Stelle zu erhalten, wo ich die See zum Erſtaunen ruhig und eben fand, ein Beweis, daß ſich in unſerer Nähe eine Menge Inſeln befinden mußten. Die Strömung aber fanden wir in dieſer Gegend ſo außerordentlich ſtark, daß das Schiff am folgenden Mittag 28 Meilen nach N W 82° getrieben war.

Den 23ſten April ſegelten wir bei Tagesanbruch weiter, und mußten nach meiner Berechnung um zehn Uhr Morgens dem Meridian der Palliſairs nahe, aber etwas nördlicher ſeyn, weshalb ich, in der Hoffnung, die Inſel bald zu finden S S W ſteuern ließ. Wirklich wurde um halb elf Uhr, links und rechts, Land! gerufen; ich ſteuerte jetzt S. t. O, ein Cours, der mich gerade in die Paſſage führte. Das Land rechts, welches aus einer Menge kleiner Korallen-Inſeln, mit Wald bedeckt und durch Korallen-Riffe verbunden, beſtand, erklärte ich für eine neue Entdeckung. Ihre Lage war nördlicher, als die der Palliſairs, welche wir links deutlich ſahen, und deren Meridian wir bereits paſſirt waren, was unſerer Schiffsrechnung nach nicht ſeyn durfte. Schon zweifelte ich abermals an der Güte meiner Chronometer, als ich durch eine gute Mittags-Obſervation wieder getröſtet, einſah, daß der Strom uns dieſen Poſſen geſpielt, indem er uns 30 Meilen nach W getrieben hatte. Die von mir berechnete Länge der Palliſairs, traf mit der von Cook auf drei Minuten überein; zwiſchen unſerer und Cooks Breite fand ſich kein Unterſchied, ich hatte alſo Urſache mit der Genauigkeit meiner Uhren zufrieden zu ſeyn. Ueberzeugt, daß die Inſeln in S O wirklich die Palliſairs waren, und keiner Unterſuchung bedurften, wandten wir uns den Neuentdeckten zu, welche ſich, ſo weit das Auge reichte, in einer Kette nach S W erſtreckten; über ihre Lage werde ich nicht ausführlich ſprechen, weil ein einziger Blick in die hierzu gehörige und mit vielem Fleiße verfertigte Karte ſie beſſer erklärt, als alle Worte. Ich bin geneigt dieſe Inſeln für unbewohnt zu halten, denn weder eine Menſchenſpur noch Cocos-Bäume haben wir bemerkt, obwohl wir nur in der Entfernung einer halben Meile vom Ufer, die ganze Kette vom ſüdweſtlichen Theil an, verfolgten. Wir genoſſen auf dieſer Fahrt einer ſehr freundlichen Anſicht, indem wir ſogar die durch den Wind bewegten Bäume deutlich ſahen. Die Länge der beträchtlichſten Inſeln, welche in den Zwiſchenräumen von 100 bis 200 Faden, durch niedrige Korallen-Riffe vereinigt waren, betrug ungefähr zwei Meilen, ihre Breite ¼ oder ⅛ Meile, aber alle, auch die kleinſten, vielleicht nur 100 Faden langen, waren mit den ſchönſten Bäumen dick bewachſen. Es läßt ſich vermuthen, daß dieſe Inſeln einen Kreis bilden, denn vom Maſtkorbe, wo man über die Kette weg den Horizont ſah, erſchien die See ganz ruhig, während es auf dieſer Seite eine ſtarke Brandung gab. Am Mittag ſegelten wir gerade an einem niedrigen Riff vorbei, wodurch wir die Höhe der Sonne jenſeit des Landes nehmen konnten; hierauf verfolgten wir die ſchlangenförmige Kette nach S W bis um drei Uhr Nachmittags, wo ſich uns abermals ein langer Riff darſtellte, der den ſüdlichen Theil bildet, und plötzlich ſeinen Strich nach W nimmt. In dieſem Augenblicke kündigte man mir vom Maſt aus in S S O Land! an, und ich fand bei fernerer Unterſuchung der Kette, indem ich den Cours nach N W fortſetzte, daß dieſer lange Riff in N W ſich mit andern Inſeln vereinigte. Um ſechs Uhr Abends erreichten wir die weſtlichſte Inſel der ganzen Kette, deren Länge, die Krümmungen abgerechnet, bis auf dieſen Punkt vierzig Meilen betrug; hier bog ſich das Land plötzlich nach N O und verſchwand in N. Da die Sonne jetzt unterging, mußten wir für heute die Aufnahme beendigen, und wir lavirten die Nacht unter wenigen Segeln um am Morgen unſere Arbeit fortzuſetzen; ſobald es aber dämmerte, wurden wir gewahr, daß der Strom uns weit von dem Lande in Oſten fort, und ſtatt deſſen neuen Inſeln in Weſten zugeführt hatte.

Den 24ſten April lagen uns die geſtrigen Inſeln über dem Winde, und nach vielſtündigem Laviren gewannen wir nur ſo viel daß man von der Spitze des Maſtes kaum etwas Land in Oſten ſah. Ich fand mich alſo genöthigt, da jeder Augenblick mir koſtbar war, die weitere Unterſuchung derſelben aufzugeben, und nannte dieſe neue Entdeckung die Ruricks-Kette. Es iſt zu bedauern, daß wir die Inſel, welche wir von der ſüdlichen Spitze der Ruricks-Kette in SSO ſahen, nicht mehr unterſuchen konnten; aber genug! ſie exiſtirt, und ein Seemann, welcher ſein Glück zwiſchen dieſen gefährlichen Inſelgruppen verſucht, mag das [illegible], was mir die Umſtände näher zu erforſchen verboten.

Punkte; welche aſtronomiſch beſtimmt ſind, bei der Ruricks-Kette.

Breite der N Spitze	15° 10′ 00″ Süd.	
Länge	146° 34′ 00″ Weſt.	
Breite der O Spitze	15° 21′ 00″ Süd.	
Länge	146° 46′ 00″ Weſt.	146° 31′ 00″ Weſt.
Breite der S Spitze wo wir unſere Aufnahme beendigten . .	15° 30′ 00″ Süd.	
Länge	146° 46′ 00″ Weſt.	
Die Deklination der Magnetnadel	6° 16′ öſtlich.	

Sobald ich mich entſchloſſen hatte, die weitere Unterſuchung der Ruricks-Kette aufzugeben, richtete ich den Lauf nach Weſten, dem Lande zu, welches wir bei Tagesanbruch bemerkt hatten, und wir ſahen bald, daß es von der nämlichen Beſchaffenheit wie die Ruricks-Kette, ſeine Lage von O nach W zu haben ſchien. Indem wir den ſüdlichen Theil in der Entfernung einer halben Meile vom Ufer, verfolgten, ward ich überzeugt, daß es nichts anders ſeyn konnte, als die Deans (Dins)-Inſel, welche man auf Arrowſmiths Karte findet; der öſtliche Theil derſelben ſtimmt ganz mit unſerer Länge und Breite überein. Mit Hülfe eines friſchen O Windes ſegelten wir raſch vorwärts, konnten aber dennoch vor Sonnenuntergang das Ende der Inſelkette, welche bis jetzt ihre Richtung immer weſtlich nahm, nicht erreichen. Auch hier bemerkten wir weder Cocosbäume, noch Spuren von Menſchen, doch läßt ſich ſchwerlich denken, daß eine ſo große Strecke Landes unbewohnt ſey. Wir lavirten während der Nacht, und ſetzten am nächſten Tage die Aufnahme der Inſel von dem Punkte fort, wo wir Abends vorher aufgehört hatten. Den 25ſten April, als wir uns der ſüdlichen Spitze der Deans-Inſel genähert, und ſchon deutlich ſahen, daß die Kette ihre Richtung nach NO nahm, ward in WNW Land geſehen; ich gab alſo, da die Deans-Inſel mir jetzt über dem Winde lag, die weitere Unterſuchung derſelben auf, und richtete meinen Cours dem Lande zu, welches man in W erblickt hatte, und welches mir eine neue Entdeckung ſchien. Die Richtung der Deans-Inſel iſt auf Arrowſmiths Karte falſch angegeben, und man ſcheint überhaupt nicht bemerkt zu haben, daß ſie aus einer Menge kleiner, durch Korallen-Riffe verbundener Inſeln beſteht. Ich habe auf meiner Reiſe bei andern Korallen-Inſel-Gruppen ſo oft die Erfahrung gemacht, daß ſie Kreiſe bilden, weshalb ich behaupten möchte, daß es ſich auch bei dieſer eben ſo verhält. Die Richtung und Ausdehnung der Deans-Inſel, nach unſerer Aufnahme, welche hauptſächlich auf aſtronomiſch beſtimmte Punkte beruht, iſt NW 76° und SO 76° und nimmt in dieſer Richtung einen Zwiſchenraum von 72½ Meile ein.

Breite der öſtlichen Spitze der Deans-Inſel	15° 16′ 30″ ſüdlich.
Länge derſelben	147° 72′ 00″ weſtlich.

Breite der S W Spitze . . . . 15° 22′ 30″ ſüdlich.
Länge derſelben . . . . 147° 19′ 30″ weſtlich.
Breite der W Spitze . . . . 15° 00′ 00″ ſüdlich.
Länge derſelben . . . . 148° 22′ 00″ weſtlich.

Wir erreichten bald das Land in W, welches ebenfalls aus einer Gruppe kleiner durch Riffe verbundener Korallen-Inſeln beſtand, deren Ausdehnung von N N O nach S S W dreizehn Meilen betrug; dieſes war auch die größte Länge der Gruppe, welche einen geſchloſſenen Kreis bildete, in deſſen Mitte ein großer See, mit einer darin befindlichen, ſtark mit Wald bewachſenen Inſel, dieſen Kreis ſehr kenntlich machte. Dieſer Gruppe, die ohne Zweifel eine neue Entdeckung iſt, gab ich den Namen des Mannes, unter deſſen Führung ich die erſte Reiſe um die Welt machte; ich nannte ſie Kruſenſtern. Am Mittag hatten wir eine vortreffliche Obſervation; die N W Spitze der Kruſenſterns-Inſeln lag uns in W, die Deans-Inſel ſah man in O ihre Richtung nach N O nehmen und dort unter dem Horizonte verſchwinden; wir ſegelten, unſern Lauf nach N nehmend, zwiſchen beiden durch, und waren ſehr froh, allen Gefahren in dieſem Korallen-Labyrinthe, das ſchon ſo manchem Seemanne das Leben gekoſtet, glücklich entgangen zu ſeyn. Hätte das Wetter uns nicht in jeder Hinſicht während unſers Aufenthalts zwiſchen dieſen gefährlichen Inſeln ſo ſehr begünſtigt, ſo wäre der Rurick manchem Unglück ausgeſetzt geweſen, und überdem hätten unſere aſtronomiſchen Obſervationen wenig Glauben verdient, hätte die Sonne uns dazu nicht ihre Dienſte zu jeder Stunde freundlich geboten. Ein Sturm bei trübem Wetter, iſt in dieſer Gegend der unvermeidliche Untergang eines Schiffes, und ſelbſt der Beſitz einer genauen Karte dieſer Inſel-Gruppen, könnte keine Rettung bringen, da die Strömung ſtark, das Land niedrig und der Wind hier zu heftig iſt, um zurück zu laviren, wenn man das Unglück hätte, einem Riff zu nahe zu kommen. Die Tiefe des Meeres iſt in der Entfernung von ein paar hundert Faden nicht zu ergründen, folglich kann das Senkblei nicht zeitig genug vor der Gefahr warnen; auch die Anker ſind ohne Nutzen, denn man darf nur fünfzig Faden von den Inſeln entfernt ſeyn, um auch ſchon fünfzig Faden Tiefe, und gleich darauf gar keinen Grund mehr zu finden. Nach dieſer Beſchreibung wird Jedermann unſere Freude, wieder freie See vor uns zu haben, begreifen. Demungeachtet hätte ich mich trotz aller Gefahren, gern noch einige Tage hier aufgehalten, um die Aufnahme verſchiedener Inſel-Gruppen zu vollenden, wenn die Nothwendigkeit, zu einer beſtimmten Zeit in der Beeringsſtraße zu ſeyn, mir nicht jeden Augenblick koſtbar gemacht hätte, und ſo nahm ich jetzt, meiner Inſtruction gemäß, den Cours N W der Gegend zu, wo man die Baumanns-Inſeln vermuthet.

Breite der Mitte der Kruſenſterns-Inſeln . . . . 15° 00′ 00″ ſüdlich.
Länge . . . . 148° 41′ 00″ weſtlich.
Die Deklination der Magnetnadel . . . . 5° 37′ . . öſtlich.

Während der Nacht hatten wir Regen mit heftigem Wind aus N O und ſchätzten uns ſehr glücklich, aus dem Bezirke der Korallen-Inſeln heraus zu ſeyn; da aber ungeachtet des ſtarken Windes die See ſehr eben, und daher in N O Land zu vermuthen war, ſo durften wir, der Vorſicht wegen, nur wenige Segel aufziehen.

Ich lege keine Beweiſe bei, daß die bis jetzt gemachten Entdeckungen neu ſind, denn ein großer Theil meiner Leſer wird mir meine Behauptung ohnehin nicht ſtreitig machen, und den übrigen Theil davon zu überzeugen, wird Capt. Kruſenſtern die Güte haben, indem er im dritten Bande eine kurze Ueberſicht dieſer ſowohl, als der weiterhin gemachten Entdeckungen liefern wird.

Den 28ſten April. Breite 12° 2′, Länge 154° 38′. Abends um ſechs Uhr befanden wir uns auf dem Punkte, wo die Baumanns-Inſeln liegen ſollen, ohne das geringſte Zeichen von Land zu bemerken; wir ſteuerten N W um die Linie zu verfolgen, auf welcher die Inſeln von Roggenwein und Penhoven vermuthet werden, aber auch aus dieſer Gegend waren wir am folgenden Tage heraus, ohne etwas gefunden zu haben, weshalb ich glaube, daß dieſe Inſeln, deren Exiſtenz man ohnehin bezweifelt, gar nicht da ſind. Ich richtete jetzt den Lauf den Penrhyns-Inſeln zu, welche von ihrem Entdecker nur in der Ferne geſehen, und nachher von keinem andern unterſucht worden ſind; da uns aber hierdurch eine längere Fahrt bevorſtand, ſo mußte ich unſere gewöhnliche Portion Waſſer vermindern, und es wurde von heute an Jedem nur Eine Flaſche täglich gereicht.

Den 30ſten um drei Uhr Nachmittags ſahen wir die Penrhyns-Inſeln, deren Beſchaffenheit uns den übrigen Korallen-Inſeln gleich ſchien. Um fünf Uhr waren wir nur noch drei Meilen vom ſüdlichen Theil dieſer Inſel-Gruppe entfernt und ſahen nun deutlich, daß ſie ebenfalls durch Korallen-Riffe vereinigt, einen Kreis bildet, in deſſen Mitte ſich ein See befand, aus welchem viele Klippen hervorragten. Sehr überraſcht waren wir, dieſe Inſeln mit dicken Wäldern von Cocosbäumen bedeckt zu finden, aber ein freudiges Erſtaunen bemächtigte ſich unſer, als wir jetzt eine Rauchſäule emporſteigen ſahen, die uns bewies, daß dieſe kleine, und ſehr entfernte Inſel-Gruppe bewohnt war. Durch die Fernröhre welche wir auf das Land richteten, ſahen wir bald viele Menſchen am Ufer umherlaufen, und nur die ſinkende Sonne bewog uns, die Unterſuchung bis zum folgenden Tage aufzuſchieben. Wir lavirten bei dem ſchönſten Wetter in der Nähe des Landes, und erfreuten uns der unzähligen Boniten, welche den Rurick umgaben. Den 1ten Mai bei Tagesanbruch, ſuchten wir uns bei der Inſel-Gruppe unter den Wind zu bringen, um bei ruhiger See eine Landung möglich zu machen. Schon um acht Uhr befanden wir uns in ſtillem Waſſer, nur ein Paar Meilen vom Ufer entfernt, und ſahen jetzt deutlich, wie hier eine Menge Menſchen umherlief, dort andere beſchäftigt waren, ihre Böte eilig ins Waſſer zu ſtoßen, und viele von entferntern Inſeln ſchon ihren Weg auf uns zu nahmen. Die Bevölkerung ſchien mir im Verhältniß des Landes ſo ſtark, daß ich noch jetzt nicht begreiſe, wie ſie hier alle ihre Nahrung finden. Als ich die große Menge der Böte ſah, welche auf uns zu kam, ſo ließ ich beilegen, und wir erwarteten mit Ungeduld die Bekanntſchaft der Wilden, und zugleich die friſchen Lebensmittel, welche wir bei dieſer Gelegenheit einzutauſchen hofften. Einige dieſer Böte, welche zwölf bis fünfzehn Mann faßten, hatten Segel, auf jedem befand ſich ein alter Mann, wahrſcheinlich der Befehlshaber der Ruderer, denn er ſaß, den Hals mit einem Palmenkranze geſchmückt, gravitätiſch da, und hielt mit der linken Hand einen Palmenzweig (bekanntlich das Friedenszeichen der Südſee-Inſulaner) in die Höhe. Nachdem die Böte ſich dem Rurick auf zwanzig Faden genähert, blieben ſie ſtehen, ſtimmten ein Lied mit gar trauriger Melodie an, und kamen erſt nach Vollendung dieſer Ceremonie, furchtlos näher, ohne jedoch das Verdeck zu beſteigen. Wie unangenehm fanden wir uns jetzt in der ſüßen Hoffnung auf friſche Lebensmittel getäuſcht, da die Wilden ſtatt ihrer, nur unreife Cocosnüſſe gegen Nägel und alte Stücke Eiſen vertauſchten, und ich nahm, um doch etwas zu profitiren, jetzt meinen früheren Befehl, nur Lebensmittel einzuhandeln, zurück, und erlaubte jedem, ſich nach ſeinem Wunſche, mit den Arbeiten der Wilden zu verſorgen. Bald war der Rurick von ſechs und zwanzig Böten umringt, die ſich aber alle an einer Seite halten mußten, weil meine Mannſchaft nicht ſtark genug war, um das ganze Schiff vor der Raubſucht von 300 Wilden zu ſchützen. Der Handel ging lebhaft und unbeſchreiblich laut von Statten; viele Böte ſchlugen im Beſtreben, mit ihren Waaren die Erſten zu ſeyn, um, der heftigſte Streit

endete indeß immer unter Lachen und Scherzen. Diejenigen, welche ſich wegen des Gedränges dem Rurick noch nicht nähern konnten, vertrieben ſich in ihren Böten die Zeit mit ſingen und tanzen, und ihre höchſt komiſchen Bewegungen ſowohl, als ihre große Fertigkeit im Geſichterſchneiden, machten uns viel Spaß.

Da ſie durchaus nicht aufs Schiff kamen, ſo ward der Handel vermittelſt eines ihnen zugeworfenen Taues betrieben, woran ſie ohne Mißtrauen ihre Waaren befeſtigten, und dann ruhig die Bezahlung erwarteten, welche ihnen auf gleiche Weiſe zukam. Einer der Chefs, welcher ſich endlich an der Seitentreppe des Ruricks ſo hoch herauf gewagt, daß er mit ſeinen Augen an die Schanze reichte, ward, indem er voll Verwunderung und Neugier die fremden Gegenſtände anſchaute, von den Andern unter lautem Angſtgeſchrei an den Beinen zurückgezogen; ſie umringten ihn als er wieder im Boot war, und er hatte unter lebhaften Geſticulationen viel zu erzählen, wobei er ihnen die Geſchenke zeigte, welche wir ihm, um ſeinen Muth zu belohnen, gemacht. Nach und nach nahm jetzt die Dreiſtigkeit der Inſulaner zu; ſie ſtahlen ſo viel ſie konnten, ohne die geringſte Rückſicht auf unſere Vorſtellungen zu nehmen, welche ſie nur verlachten, und trieben am Ende die Dreiſtigkeit ſo weit, uns zu drohen. Ihre Unbekanntſchaft mit dem europäiſchen Feuergewehr, nebſt einer uns weit überlegenen, mit Lanzen bewaffneten Menſchenmenge, gab ihnen dieſe Herzhaftigkeit, welche ſie durch wildes Geſchrei an den Tag zu legen ſuchten. Als ich endlich nicht mehr mit ihnen fertig werden konnte, ließ ich eine Flinte losſchießen, und das that ſeine Wirkung, denn in einem Augenblicke warfen ſich alle aus ihren Böten in die See, wo ſie untertauchten. Die Eile, womit dieſes geſchah, gewährte einen ſeltſamen Anblick; Todtenſtille folgte unmittelbar auf den ungeheuern Lärm, und ein weites Grab ſchien Alle verſchlungen zu haben, bis nach und nach ein Kopf nach dem andern auf der Oberfläche ſichtbar ward. Schreck und Erſtaunen malte ſich auf allen Geſichtern; vorſichtig ſpähten ſie umher, welchen Schaden der ſchreckliche Knall wohl angerichtet, und erſt, als ſie keinen bemerkten, fanden ſie ſich wieder in den Böten ein; ihre Zudringlichkeit hatte ſich in Beſcheidenheit verwandelt. Von unſern Sachen gefiel ihnen nichts ſo wohl, als große Nägel, und nur gegen dieſe gelang es uns, einige Lanzen von ſchwarzem Holz, ſehr ſauber gearbeitet, nebſt andern Waffen einzutauſchen.

Ich kann dieſe Inſulaner, ihre Größe und Stärke nach mit den Bewohnern der Marqueſas vergleichen, auch die Art der Geſichter mag die nämliche ſeyn, obzwar die auf den Marqueſas-Inſeln mir hübſcher und von hellerer Farbe ſchienen. Von den Weibern kann ich nicht urtheilen, da wir nur zwei zu ſehen bekamen, welche alt und ſehr häßlich waren. Den frohen, kindiſchen Sinn, haben ſie mit den übrigen Südſee-Inſulanern gemein, nur iſt ihr Betragen noch viel wilder, als ich es bei den andern getroffen. Auffallend und merkwürdig iſt es, daß die Bewohner der Penrhyns ſich nicht tatuiren, und alſo hierin von dem Gebrauche der übrigen Südſee-Inſulaner ganz abweichen, beſonders da ſie den Freundſchafts-Inſeln ſo nahe liegen, daß ſie entweder von dieſen ihren Urſprung haben, oder von den Waſhingtons-Inſeln hierher vertrieben worden ſind. Um ſich indeß nicht ganz ungeziert zu ſehen, ſo haben die Meiſten ſich auf Bruſt und Rücken blutige Streifen eingekratzt, welche ihnen, nebſt dem lang darüber hängenden, unordentlichem Haar, ein widerliches Anſehen geben. Nur wenige ausgenommen, welche einen Gurt von ſchlecht gearbeitetem Zeuge tragen, gehen alle nackt. Die Nägel tragen ſie lang, und das iſt wahrſcheinlich eine Hauptzierde der Vornehmen, denn ich habe mehrere bemerkt, welche ſie bis auf drei Zoll hatten wachſen laſſen. Daß die Penrhyns den Baum nicht beſitzen, aus welchem auf den meiſten Südſee-Inſeln das bekannte Zeug verfertigt wird, beweiſt, daß ſie mit den Freundſchafts-

Inſeln in keiner Verbindung ſtehen, indeß verſtanden ſie doch einige Worte ihrer Sprache, welche wir, aus Cooks Reiſen entlehnt, ihnen ſagten. Ihre Böte, welche ſchlecht gearbeitet ſind, gleichen denen auf den Marquesas, ſind ebenfalls mit einem Balancier verſehen, und tragen bequem zwölf Mann; die Segel, aus grob geflochtenen Matten, ſind nur darauf eingerichtet, mit dem Winde zu ſegeln. Ob die Inſel außer Cocosnüſſen, noch etwas hervorbringt, kann ich nicht beurtheilen, an dieſen aber muß, nach der Menge der Bäume zu ſchileßen, großer Ueberfluß ſeyn. Durch das Fernrohr ſahen wir viele Weiber umherſpazieren, welche aus weiter Ferne unſer Schiff bewunderten; kein einziges Haus haben wir bemerkt, wohl aber eine aus Steinen gut zuſammengefügte Mauer. Die friſchen Lebensmittel, welche wir aus Conception mitgenommen, hatten alle ein Ende, bis auf ein kleines Schwein, das zu einem Feſte aufbewahrt wurde; dieſes zeigten wir den Wilden, welche es zu kennen ſchienen und zu beſitzen wünſchten. Wir zählten am Ende 36 Böte, welche 360 Mann enthielten und deren Zahl zugenommen hätte, wen wir länger hier geblieben wären, denn ſchon ſah man mehrere Canots ihren Weg auf uns zu nehmen. Ich hätte ſehr gern eine Landung unternommen, durfte es aber meiner geringen Mannſchaft wegen, nicht wagen, da die Anzahl der Wilden ſo beträchtlich, und ihr Betragen ſehr verwegen war.

Gegen Mittag hatten wir ein fürchterliches Gewitter, von Regen und Windſtößen begleitet; der ſchwarz bezogene Himmel verhieß anhaltend ſchlechtes Wetter, und ich beſchloß, die Inſel zu verlaſſen. Die Wilden aber, ungeſchreckt vom heftigen Donner, hatten ihre Böte an den Rurick befeſtigt, um bei dieſer Gelegenheit noch mit aller Gewalt ſich einiger Nägel zu bemächtigen, welche ſie aus dem Schiffe zu ziehen ſuchten, und ein ſolches Geſchrei dabei erhoben, daß das Commando nicht zu hören war. Um ſie nicht durch einen zweiten Schuß zu erſchrecken, ließ ich alle Segel beiſetzen, und die unerwartet ſchnelle Bewegung des Schiffs, wodurch mehrere Böte umſchlugen, zwang ſie endlich uns zu verlaſſen; aber noch lange ruderten ſie uns nach, indem ſie durch allerlei Zeichen zu verſtehen gaben, daß ſie unſere Rückkehr wünſchten. Die ſtarke Bevölkerung dieſer kleinen Inſelgruppe, der verwegene Geiſt dieſer Wilden und ihre vielen Waffen, alles dieſes beweiſt, daß ſich in ihrer Nähe Inſeln befinden müſſen mit welchen ſie in Verbindung ſtehen, und gewiß auch — Kriege führen.

Wir fanden die Breite der Mitte dieſer Gruppe . . . . 9° 1′ 35″ ſüdlich.
Das Mittel zwiſchen Chronometer und der obſervirten Länge, welche
nahe mit einander übereinſtimmten . . . . 157° 34′ 32″ weſtlich.
Abweichung der Magnetnadel . . . . 8° 28′ öſtlich.

Indem ich jetzt die Penrhyns-Inſeln verließ, ſuchte ich den Aequator im 180° der Länge zu durchſchneiden, ein Weg, der noch von keinem Seefahrer eingeſchlagen, und auf welchem neue Entdeckungen zu vermuthen waren. Dieſen Plan aber mußte ich in der Folge aufgeben, denn die ſich oft wiederholende Windſtille verlängerte meine Fahrt zu ſehr, und die drückende Hitze wirkte ſehr nachtheilig auf unſere Geſundheit.

Den 4ten Mai. Breite 7° 31′ 39″ ſüdlich, Länge 162° 7′ 19″. Es regnete heute ſo ſtark, daß wir zwölf Faß Waſſer ſammeln konnten, ein Glück, das bei unſerm Waſſermangel in der ſchrecklichen Hitze, unſchätzbar war, und uns den Regentag zum Feſte machte. Schon ſeit ein Paar Tagen hatten wir ſtarke Windſtöße aus allen Richtungen des Compaſſes ausgeſtanden, der Strom hatte uns in den letzten 24 Stunden 32½ Meile nach SW getrieben, und erſt jetzt bekamen wir den wahren NO Paſſat.

Den 8ten Mai. Breite 3° 14′ 34″ ſüdlich, Länge 168° 25′ 33″ weſtlich. Geſtern und beſonders heute zeigten ſich uns eine Menge Seevögel verſchiedener Gattung, welche wie gewöhnlich bei Sonnenuntergang ihren Flug nach SW richteten. Abends ſetzten ſich zwei von ihnen aufs Schiff und ließen ſich fangen; ein dritter hatte die Dreiſtigkeit mir gerade in die Hände zu fliegen. Nachdem wir den beiden erſten ein Stückchen Pergament, worauf der Name des Schiffs und die Jahrszahl notirt war, [illegible] Hals gebunden, erhielten ſie ihre Freiheit, der dritte ward dem Naturalienkabinet geopfert. Der Gattung nach, gehören dieſe Vögel zu den Seeſchwalben; ſie ſind ungefähr ſo groß wie Tauben, haben einen weißen Fleck auf dem Kopf und ſind außerdem ganz ſchwarz. Die große Anzahl der Vögel ließ mich nicht zweifeln, daß wir uns in der Nähe vieler unbewohnter Inſeln und Klippen befanden, und hätte die Zeit es erlaubt, ſo würde ich dem Fluge der Vögel nach, meinen Lauf nach SW genommen haben, ſo aber trieb uns der Strom, deſſen Richtung nach NW war, täglich 33 bis 45 Meilen dorthin, und hielt ſo an, bis wir am 11ten in der Länge von 175° 27′ 55″ den Aequator durchſchnitten.

Die Deklination der Magnetnadel aus mehreren Beobachtungen fanden wir 8° 4′ öſtlich. Den 12ten Mai in der nördlichen Breite 1° 17′ 46″, Länge 177° 5′ ſahen wir neben ſehr vielen Seevögeln, auch einen Landvogel, konnten aber, ſelbſt von der Spitze des Maſtes kein Land entdecken, woraus zu ſchließen, daß es dort ſehr niedrig ſeyn mußte. Der Thermometer ſtand ſeit einigen Tagen und Nächten auf 23 Grad, eine Hitze, welche beſonders bei Windſtille ſchwer zu ertragen iſt, und wobei ich mich glücklich ſchätzte, dennoch keinen Kranken an Bord zu haben. In der Nacht ward ein ſieben Fuß langer Delphin, der erſte auf unſerer ganzen Reiſe harpunirt. Wir machten den Verſuch von ſeinem Fleiſch zu eſſen, fanden es wohlſchmeckend, und dem Rindfleiſch ſehr ähnlich, und delectirten uns um ſo mehr daran, als wir ſeit langer Zeit nur Salzfleiſch auf unſerer Tafel gehabt hatten.

Den 19ten. Breite 8° 42′ N, Länge 187° 19′. — Meine Fahrt nach Kamtſchatka war dergeſtalt von mir berechnet, daß ich den nördlichen Theil der Mulgraves durchſchneiden wollte, weil mir dieſe Inſeln, welche faſt gar nicht bekannt ſind, einer Unterſuchung werth ſchienen. Um ſie daher ja nicht zu verfehlen, ſegelten wir zwei Tage zwiſchen den Parallelen 8 und 9° da man in dieſer Breite nach Arrowſmiths *) Karte hier nicht durch die Kette kommen konnte, ohne Land zu ſehen. Um drei Uhr Nachmittags, durchſchnitten wir nach unſerer Rechnung in der Breite 8° 45′ 52″ N, die Kette, ohne das geringſte Kennzeichen von Land zu bemerken. Unſere Länge nach den Chronometern, welche noch Tags zuvor mit Obſervationen verglichen, und an deren Genauigkeit nicht zu zweifeln war, betrug 187° 47′ 14″. Nachdem wir vergebens nach Land umhergeſpäht, ſteuerte ich direkt weſtlich, in der Meinung, daß die Länge der Inſel auf der Karte falſch angegeben ſey; als wir aber auch in dieſer Richtung fünfzehn Meilen zurückgelegt, ohne Land zu entdecken, lenkte ich das Schiff nach N um, aus Furcht, durch weiteres Vorrücken die Kette ganz zu verfehlen. Bei nochmaliger genauer Prüfung der Karte ſchien ſie mir ſehr unzuverläßig; die Lücke zwiſchen 8 und 9° mußte größer ſeyn, als ſie darauf angegeben war, weil man ſonſt auf keinen Fall die Kette durchſchneiden konnte, ohne Land zu finden. Bis zum Untergang der Sonne ſegelten wir nach N fort, und lavirten während der Nacht, um in der Dunkelheit nicht auf Korallen-Klippen zu gerathen, und daran zu ſcheitern. Die Nacht war unbeſchreiblich

*) Auf meiner Rückreiſe machte ich in London die Bekanntſchaft dieſes berühmten Geographen, welcher mich verſicherte, daß er die Mulgraves-Kette nur willkührlich nach ſehr unzuverläßigen Nachrichten einiger Kauffartheifahrer auf der Karte verzeichnet habe. Selbſt Capt. Gilberts Karte enthält nichts Ausführliches.

finſter, heftige Windſtöße beunruhigten uns, und einer ſchlug, indem der N O Paſſat wehte, ſo ſtark von der entgegengeſetzten Seite gegen den Rurick an, daß alle Segel, welche nicht ſo ſchnell umzulegen waren, mit Gewalt gegen die Maſten ſchlugen. Dieſer Vorfall welcher leicht ſehr gefährlich ſeyn kann, hatte für uns nur die üble Folge, daß einige Segel zerriſſen wurden, und ich mit einem durch die Stärke des Windes geſprungenen Tau, einen Schlag an die Stirn bekam, der mich ſinnlos zu Boden warf; zwar kam ich nach einer Viertelſtunde zu mir, blieb aber noch eine ganze Stunde in einem Zuſtande, der an Wahnſinn grenzte, und ward erſt gegen Morgen durch die Hülfe unſeres geſchickten Arztes ganz wieder hergeſtellt.

Den 20ſten Mai ſetzten wir bei einem ſchwachen N O Winde den Cours nach N N W fort, und fanden am Mittag nach einer guten Obſervation die Breite 9° 26′ 21″ N, Länge 180° 19′ 6″ W. Jetzt gab ich den Vorſatz auf, weiter nach N zu ſegeln, und ſteuerte direkt nach W weil es mir nach der Karte zu urtheilen, noch immer wahrſcheinlich ſchien, auf dieſer Parallel die Inſel zu finden. Bis ſechs Uhr Abends wo wir 35 Meilen zurückgelegt, behielt ich dieſen Cours, doch abermals vergeblich; wir entdeckten nichts. Da die Zeit mir nicht erlaubte, mich länger hier aufzuhalten, ſo richtete ich meinen Lauf jetzt gerade nach Kamtſchatka, und verſchob die fernere Unterſuchung dieſer Gegend bis zu meiner Zurückkunft aus der Beeringsſtraße. Trotz der gefährlichen Gegend, und der ſehr finſtern Nacht, entſchloß ich mich, weil keine Zeit mehr zu verlieren war, raſch vorwärts zu eilen, und ſteuerte unter vollen Segeln N W N. — Im folgenden Jahre erſt ſahen wir die Gefahr, der wir in dieſer Nacht wunderbar entgangen, indem wir zwiſchen niedrigen Inſelgruppen, in ſehr geringer Entfernung, glücklich durchgekommen waren.

Den 21ſten ward von der Spitze des Maſtes in N W Land entdeckt, das aus mehreren Korallen-Inſeln beſtand, und der Nuricks-Kette glich. Um zwei Uhr, als wir nur noch 1½ Meile von ihrer ſüdlichen Spitze entfernt waren, ſahen wir zu unſrer Freude Rauchſäulen zwiſchen den Cocosbäumen emporſteigen, und indem wir die N O Seite der Kette nach N verfolgten, eine Menge Menſchen am Ufer, welche den Rurick mit Erſtaunen betrachteten. Jetzt bemerkte der Matroſe vom Selmik aus eine Brandung, und ich fand, daß ein langer gefährlicher Korallen-Riff, der mit den Inſeln in Verbindung ſtand, ſich tief in die See erſtreckte. Hätten wir das Unglück gehabt, dieſen Riff, welcher kaum auf der Oberfläche der See ſichtbar war, Nachts zu berühren, ſo war unſer Untergang unvermeidlich. Jetzt dublirten wir ſeine N O Spitze, befanden uns bald in hoher See und ruhigem Waſſer, und ſegelten der kleinen Inſel in S W zu, indem wir, nur 200 Faden vom Riff entfernt, vergebens den Grund mit dem Senkblei zu erreichen ſuchten. Schon dunkelte es, als wir der kleinen Inſel nah, auch dort Menſchen erblickten, und wir mußten die Unterſuchung ſowohl dieſer, als einer zweiten Inſelgruppe in S welche eben von der Spitze des Maſtes bemerkt war, auf den nächſten Tag verſchieben. Die Lage aller dieſer Inſeln, findet man auf der Karte genau angegeben. Den 22ſten Mai nahmen wir bei Tagesanbruch den Cours dem Lande zu, konnten aber den ſchon geſtern behaupteten Punkt erſt um neun Uhr wieder erreichen, da der Strom uns während der Nacht weit nach W getrieben hatte. Auf der Inſel, welche nördlich mit einem allerliebſten Cocoswäldchen bewachſen war, ſahen wir Menſchen, und am Strande ein großes Boot, das bald darauf unter vollen Segeln auf uns zukam. Ich ließ gleich beilegen, bewunderte die künſtliche Bauart deſſelben, und die auffallende Geſchicklichkeit, mit welcher es behandelt wurde, ſpannte unſere Neugier immer höher, und machte uns glauben, daß wir es hier nur mit Halb-Wilden zu thun hätten. Das Boot näherte ſich dem Rurick auf hundert Faden, und blieb in dieſer

Entfernung ſtehen; wir zählten neun Inſulaner, welche uns Früchte zeigten, uns laut zuriefen und durch Pantomimen zu verſtehen gaben, daß wir ihnen ans Land folgen möchten, wo ſie uns mit Früchten verſorgen wollten. Die beſcheidenen angenehmen Manieren dieſer Inſulaner, welche ſo ſehr gegen das wilde Betragen der Penrhyns abſtachen, befremdeten uns ſehr, da wir dergleichen in der Südſee, auf einer noch nie beſuchten Inſel, nicht erwarten konnten. Alle waren unbewaffnet, und die pünktlichſte Subordination ſichtbar; der Befehlshaber ſaß an der linken Seite des Bootes mit untergeſchlagenen Beinen, auf einer auf dem Balancier angebrachten und mit bunten Matten verzierten Erhöhung, das Haupt mit Blumen und Muſchelkränzen geſchmückt. Mit Erſtaunen und Neugier betrachteten ſie das Schiff, wieſen mit den Fingern auf verſchiedene Gegenſtände welche ihnen beſonders auffielen, und unterhielten ſich eifrig mit einander. Als ich ſah, daß alle unſere Bemühungen, ſie aufs Schiff zu locken, vergebens waren, befahl ich ein Boot herunter zu laſſen, in der Hoffnung, daß ein ſo kleines Fahrzeug ihnen minder furchtbar ſcheinen möchte, und, aufmerkſam auf jede unſerer Bewegungen, äußerten ſie laut ihre Bewunderung, als ſie es aus dem Rurick heben ſahen. Ich ſchickte den Lieutenant Schiſchmareff, Herrn von Chamiſſo und den Maler Herrn Choris ab, um das Zutrauen unſerer Wilden durch Geſchenke zu erwerben; dieſe aber waren durch die Ankunft der Schaluppe in die größte Unruhe verſetzt, und während ſie noch eifrig deliberirten, ob ſie bleiben oder fliehen ſollten, waren die Unſrigen ſchon da, und ſuchten ſich in ihre Gunſt zu ſchleichen durch freundliche Gebehrden und kleine Geſchenke, welche die Wilden gern annahmen. Der Lieutenant Schiſchmareff, welcher ſchon ein freundſchaftliches Verhältniß geſtiftet zu haben glaubte, wollte jetzt in ihr Boot ſteigen, um die ſaubere Arbeit deſſelben näher zu bewundern, ein Unternehmen, das ſie aus aller Faſſung brachte; eilig warfen ſie eine Pandanus-Frucht, nebſt einer hübſchen Matte, wahrſcheinlich als Gegengeſchenk, in unſere Schaluppe, und entfernten ſich darauf ſo ſchnell als möglich. Noch einmal mit ihnen in Berührung zu kommen, gelang uns nicht mehr, obgleich ſie immer in der Nähe des Schiffs hin und her ſegelten, und viele Zeichen machten, welche uns bewegen ſollten ans Land zu kommen. Ich durfte nicht wagen, ihrer Einladung zu folgen, da die Inſeln ringsum mit Korallen-Riffen eingefaßt waren, welche eine ſtarke Brandung verurſachten, und es mir zu viel Zeit gekoſtet hätte, einen erträglichen Landungsplatz aufzuſuchen. Wir bewunderten die Schärfe und Schnelligkeit, womit ihr Boot gegen den Wind ſegelte; es war nur mit einem, unverhältnißmäßig großen Segel aus fein geflochtenen Matten verſehen, das die Form eines ſpitzwinkeligen Dreiecks hatte, deſſen ſpitzer Winkel nach unten gekehrt war. Die Kunſt und Schnelligkeit, womit ſie das Boot beim Laviren wandten, verdiente die Bewunderung jedes Seemannes.

Dieſe Inſulaner waren von ſchwarzer Farbe, ziemlich lang und ſchmächtig; ihr ſchwarzes, ſchlechtes Haar trugen ſie geſchmackvoll mit Blumenkränzen umwunden, auch Hals und Ohren waren wunderlich verziert. Ihre Kleidung beſtand aus zwei künſtlich und bunt geflochtenen Matten, wovon ſie eine vorn und die andere hinten um den Leib gebunden hatten, und die bis ans Knie herunter hingen; der übrige Körper war nackt. Auf ihren Geſichtern bemerkte man den Ausdruck der Gefälligkeit und Gutmüthigkeit, und doch einige Aehnlichkeit mit den Malayen.

Nachdem ich mich hier bis zum Mittag aufgehalten, die Aufnahme der Gruppe vollendet, und eine gute Obſervation gehabt hatte, ließ ich die Segel aufziehen, und richtete den Lauf ſüdlich, um die zweite Gruppe, welche ſich in dieſer Gegend zeigte, zu unterſuchen. Die Wilden ſegelten uns nach, riefen laut und winkten uns mit beiden Händen, indem ſie Früchte in die Höhe hielten. Ich ließ noch einmal

beilegen, in der Hoffnung, daß ſie uns jetzt vielleicht einen Beſuch machen würden, und ward abermals in meiner Erwartung getäuſcht; auch ſie hielten ihr Boot an, freuten ſich über jede Bewegung auf dem Schiffe, und am lauteſten, wenn plötzlich ein großes Segel umgelegt wurde, was ihnen wahrſcheinlich als ein Werk der Zauberey erſchien, da ſie die Taue nicht ſahen, womit die Segel regiert wurden. Wir winkten ihnen freundlich, an Bord zu kommen, da ſie aber ſtatt aller Antwort nur immer aufs Land zeigten, ſo gab ich alle weitere Verſuche zu einer Vereinigung auf, und ſetzte meinen Weg weiter fort.

Wir erhielten bald eine deutliche Ueberſicht der zweiten Gruppe, welche ebenfalls aus kleinen, durch Korallen-Riffen verbundenen Inſeln beſtand, und in ihrer Mitte tiefes Waſſer zu enthalten ſchien. Dieſe Gruppe trennt ſich von der andern durch einen 3½ Meilen langen Kanal, den ich zu durchſchiffen beſchloß; ein Steuermann, verſehen mit einem guten Fernrohr, ſollte vom Maſtkorbe aus, uns zeitig vor jeder Gefahr warnen; wir fanden den Kanal indeß frei von Klippen, und die Tiefe unergründlich. Schon um vier Uhr Nachmittags hatten wir die ſüdliche Spitze der Gruppe umſchifft und den N W Theil erreicht, welcher mit einem langen, gefährlichen Riff endigt. Dieſe ſchien uns unbewohnt, und es war, obzwar ſie ſtark mit Bäumen bewachſen, keine einzige Palme ſichtbar. Auch auf der vorigen Gruppe konnte die Bevölkerung nicht ſtark ſeyn, da wir nur zwei Böte, und am nahen Ufer nur wenige Menſchen ſahen; wenigſtens war ſie mit der Volksmenge auf den Penrhyns nicht zu vergleichen. Ich nannte die erſte Gruppe Kutuſow, die zweite Suwarow, und freute mich unendlich, der Erſte zu ſeyn, der dieſen beiden Männern, welche ſich ums Vaterland ſo ſehr verdient gemacht, in der Südſee ein ewiges Denkmal errichtete. — Beide Inſelgruppen zuſammen, nehmen von N nach S einen Raum von 25½ Meile ein; ihre Lage iſt auf der Karte zu ſehen. Die Breite des Kanals fanden wir nach einer ſehr guten Obſervation 11° 11′ 20″ N Länge, nach den Chronometern, welche ganz mit den kürzlich von uns obſervirten übereinſtimmten, 190° 9′ 23″. Die Declination der Magnetnadel 11° 18′ öſtlich. Wir hatten um ſechs Uhr Abends wieder freie See, und ich ließ, mit dem Vorſatz, dieſe Gegend im künftigen Jahre wieder zu beſuchen, jetzt den Cours N N W nach Kamtſchatka nehmen. Zwar wäre es vorſichtiger geweſen, in dieſer ganz unbekannten Gegend, während der Nacht nicht zu ſegeln, aber die Nothwendigkeit, ſobald als möglich in Kamtſchatka einzutreffen, gebot Eile, und wir ſegelten unter Gottes Schutz raſch vorwärts. Es mußte beſtändig ein Matroſe auf dem Selmik Wache halten, welcher jede Stunde abgelöſt und ſtreng beſtraft wurde, wenn ein anderer einen gefährlichen Gegenſtand früher entdeckte, als er; in der Nacht ward die Wache vom Selmik auf den Bugſpriet verſetzt, und wir konnten durch dieſe Maaßregel zwar wohl verhindern, daß der Rurick in der Finſterniß nicht auf hohes Land lief, aber, unter dem Waſſer liegende, oder ſehr wenig hervorragende Klippen, wären dennoch nicht zu vermeiden geweſen, wie man aus Capt. Flinders Reiſe ſehen kann, wenn der Himmel ſelbſt nicht gnädig über uns wachte.

Den 29ſten Mai. Breite 24° 28′, Länge 197° 39′. Die ökonomiſche Geſellſchaft in St. Petersburg, hatte mir drei kleine Schachteln mit getrocknetem Fleiſch (Fleiſchzwieback genannt) und eine mit getrocknetem Kohl mitgegeben; dieſe Erfindung, welche auf dem Lande als nützlich anerkannt war, ſollte auch auf der See ihr Glück verſuchen, und ich war daher beauftragt, beim erſten Durchſchnitte des nördlichen Wendekreiſes, eine Schachtel mit Fleiſch zu öffnen; die zweite, nebſt der Kohlſchachtel beim zweiten Durchſchnitt des nämlichen Kreiſes, und die dritte nach St. Petersburg zurückzubringen. Die Schachteln waren aus dünnen Brettern, auf ſolche Art zuſammengefügt, daß die Luft bequem durchdringen konnte, eine Verfahrungsweiſe, welche mir für die See nicht gut berechnet ſchien, und auch wohl der

Hauptgrund ſeyn mochte, daß ſowohl Fleiſch, als Kohl verdorben waren. Als wir zum erſten Mal den nördlichen Trop durchſchnitten, ward eine Schachtel mit Fleiſch geöffnet, und ſogleich ihres widrigen Geruchs wegen über Bord geworfen. Heute, indem wir zum zweiten Mal dieſen Kreis durchſchnitten, ließ ich die zweite Schachtel mit Fleiſch, nebſt einer Kohlſchachtel öffnen, und, da ſie mir mufflig roch, aus beiden eine Suppe kochen, welche, ihr Urtheil erwartend, auf der Offizierstafel erſchien. Wir fanden Alle, daß ſie zwar im Nothfall genießbar, der Geſchmack aber widerlich war, und der Arzt erklärte ſie, der halb verdorbenen Beſtandtheile wegen, für ungeſund, beſonders den Kohl, welcher bekanntlich Oel enthält, der ranzig und der Geſundheit ſchädlich geworden war, das Fleiſch, welches den Geſchmack von verdorbenem Stockfiſch hatte, war vollkommen kraftlos, und kann alſo auf der See nie als nahrhafte Speiſe gebraucht werden. Um den üblen Geſchmack der eben genoſſenen Suppe zu vertreiben, ließ ich jetzt ein Paar blecherne Doſen mit engliſchem Patentfleiſch öffnen, dieſe enthalten friſches, in Dampf gekochtes Fleiſch, und ſind mit einer ſolchen bewundernswürdigen Sorgfalt zugelöthet, daß durchaus keine Luft hineindringen kann, und daher das darin befindliche Fleiſch ſelbſt nach Jahren, nicht von ganz friſchem zu unterſcheiden iſt. Selbſt einem Leckermaul hätte die Schüſſel befriedigt, welche jetzt auf unſerer Tafel ſtand, wie viel mehr uns, die wir ſo lange ſchon nur Salzfleiſch genoſſen hatten.

Den 3ten Juni. Um vier Uhr Morgens, als wir uns in der Breite 31° 49′, Länge 200° 15′, beide von der geſtrigen Obſervation nach der Schiffsrechnung hergeleitet, befanden, ward ein Landvogel gefangen, der nach wenigen Stunden, nachdem er einige Tarakanen, welche wir ihm vorſetzten, mit vielem Apetit verzehrt, ſeine Freiheit wieder erhielt; beträchtlich große Schwärme von Seevögeln, worunter ſich beſonders viele Tropik-Vögel befanden, zogen unaufhörlich vorbei. Seit dem Mittag hatte ſich die Farbe des Waſſers auffallend verändert, und war um vier Uhr Nachmittags ſo ſchmutzig, daß ich in der Vorausſetzung nahe an einer Untiefe zu ſeyn, den Grund mit dem Senkblei unterſuchen ließ, auf hundert Faden aber keinen erreichte. Dr. Eſchſcholz, welcher regelmäßig jeden Mittag die Temperatur der Oberfläche des Meers mit dem Thermometer unterſuchte, fand ſie in dieſem Augenblicke um $2\frac{1}{2}$ Grad kälter: ein Beweis, daß die Tiefe des Meeres ſeit dem Mittag bedeutend abgenommen, und wir uns wahrſcheinlich in der Nähe eines unbekannten Landes befanden, deſſen Anblick uns der dichte Nebel welcher uns umhüllte, verbarg. In der Nacht hatte das Waſſer ſeine gewöhnliche Farbe wieder angenommen, und ich hoffe, im künftigem Jahre die Gegend genauer unterſuchen zu können.

Den 13ten hatten wir die Breite 47° erreicht, als wir von einem heftigen Sturm aus N W überfallen wurden, der zwölf Stunden anhielt, und eine ſolche Kälte mitbrachte, daß Eisklumpen aus den Segeln aufs Verdeck herabfielen; wir empfanden die plötzliche Veränderung der Temperatur um ſo mehr, als wir einige Monate hindurch Tag und Nacht 24° Wärme gehabt hatten. Seitdem wir die Parallele 33° verließen, ſind wir unaufhörlich von einem dichten Nebel umgeben.

Den 18ten mußten wir, unſerer Rechnung nach, in der Nähe von Kamtſchatka ſeyn, und als ſich der Nebel um vier Uhr Nachmittags verzog, erblickten wir die Küſte in ihrem Winterſchmuck. Wir befanden uns jetzt in einiger Entfernung von der Küſte Poworotnoi, und da das Wetter ſich ganz aufklärte, ſo hoffte ich den folgenden Tag den Peter Pauls Hafen zu erreichen.

Den 19ten mit Tagesanbruch, nahmen wir bei günſtigem Winde den Cours der Awatſcha-Bay zu; der Tag war heiter, und einen prächtigen Anblick gewährte uns die hohe Küſte Kamtſchatkas, welche mit ihren himmelanſtrebenden, zuckerhutförmigen Bergen, deren ſchneebedeckte Gipfel in der Sonne glänzten, in freundlicher Majeſtät vor uns lag. Gegen Mittag, als wir uns der Awatſcha-Bay näherten,

erblickten wir auf dem hohen Felſen, der den nördlichen Theil deſſelben bildet, einen Telegraphen in voller Thätigkeit; ein Anblick, der uns überraſchte, da man früher an dergleichen nützliche Einrichtungen in Kamtſchatka nicht gedacht hatte. Von dem Telegraphen aus meldet man die Ankunft der Schiffe, welche man ſchon in großer Entfernung ſehen kann, dem Commandanten in Peter Pauls Hafen, und dieſer hat Zeit genug, ihnen Böte mit Ankern und Tauen, die in der engen Paſſage am Eingange in die Awatſcha-Bay große Dienſte leiſten, entgegenzuſchicken. Auch wir ſahen das Hülfs-Boot kommen, erreichten aber die Bay noch mit dem Winde; dieſer legte ſich indeß plötzlich, und wir wurden langſam in den Hafen bugſiert, wo wir um zwölf Uhr in der Nacht, die Anker fallen ließen. Lieutenant Rudokof, der ſeit zwei Jahren hier die Stelle des Gouverneurs vertritt, war uns ſchon früher mit einer Schaluppe entgegen gekommen, und hatte gütig verſprochen, die Beſorgung unſerer Bedürfniſſe zu übernehmen. Sowohl in der Bay, als im Hafen ſah noch alles ſehr winterlich aus, und vergebens ſuchten wir ein grünes Fleckchen; der Winter ſoll aber auch in dieſem Jahre ungewöhnlich lang geweſen ſeyn. — Den Tag nach unſerer Ankunft fand ich nach den Chronometern die Länge des Hafens 201° 15′ 30″, die wahre Länge derſelben beträgt nach der Beobachtung des Aſtronomen Horn 201° 16′ 40″. Der geringe Unterſchied den meine Chronometer gaben, ſpricht für ihre Güte, und beweiſt, daß alle Längen auf dieſer Fahrt nach den Chronometern beſtimmt, auf Treu und Glauben angenommen werden können.

Ich werde mich auf keine Beſchreibung von Kamtſchatka einlaſſen, da ſo viele Reiſende vor mir es thaten, ſondern nur etwas über meinen hieſigen Aufenthalt ſagen. Meine erſte Sorge war, den Rurick, der durch die Stürme gelitten, und woran beſonders das Kupfer ſehr beſchädigt war, wieder auszubeſſern, und wir erhielten dazu, durch den Lieutenant Rudokof, die noch brauchbaren Kupferplatten des alten Schiffs Diana. *) Schwerlich wäre das Kupfer an unſerm Schiffe einer ſo ſchnellen Zerſtörung unterworfen geweſen, wenn man es bei der Ausrüſtung in Abo mit mehr Sorgfalt behandelt hätte. Der Thätigkeit des Lieutenant Rudokof danken wir es, daß unſer Schiff in ſehr kurzer Zeit wieder ſegelfertig war. Seit der Zeit, da ich mit Capt. Kruſenſtern hier war, hat ſich vieles in Kamtſchatka vortheilhaft verändert, was ebenfalls hauptſächlich den Einrichtungen des Lieutenant Rudokof zuzuſchreiben iſt, der zum Beſten dieſes Landes mehr that als alle ſeine Vorgänger.

Den 15ten Juli war das Schiff bereit, den Hafen zu verlaſſen, und wir warteten blos auf günſtigen Wind; die Mannſchaft war vollkommen geſund, bis auf meinen zweiten Lieutenant Zacharin, welcher auf der ganzen Reiſe kränkelte. Ich habe den Mangel an Offizieren ſehr gefühlt, da ich mit dem Lieutenant Schiſchmareff wechſelsweiſe unaufhörlich Wache halten mußte, und dieſer körperlich angreifende Schiffs-Dienſt, dem Befehlshaber einer ſolchen Expedition eigentlich nicht zuzumuthen iſt, da es ihm ohnehin an Beſchäftigungen nicht fehlen kann. Gewiß iſt dieſe Entdeckungsreiſe die erſte, welche von nur zwei Offizieren glücklich vollbracht iſt. Die Krankheit des Lieutenant Zacharin zwang ihn, in Kamtſchatka zurück zu bleiben, und mir ſtand jetzt die beſchwerliche Fahrt nach der Beeringsſtraße mit einem einzigen Officier bevor, was mich indeß nicht wankend machte, da Schiſchmareffs Eifer gleich dem meinigen unvermindert war. Nur die Unmöglichkeit, meinem frühern Plan, der meine Phantaſie ſchon ſo lange aufs angenehmſte beſchäftigt hatte, zu folgen, erfüllte mich mit Unmuth, denn was konnten wir in der Beeringsſtraße ausrichten, da einer von uns immer auf dem Schiffe zurückbleiben mußte.

*) Daſſelbe Schiff, womit Golownin die Reiſe nach Japan unternahm, und das er, ſeiner Baufälligkeit wegen, in Kamtſchatka zurücklaſſen, und die Reiſe nach Rußland zu Lande antreten mußte.

Der Naturforſcher Wormskloid, welchen wir aus Kopenhagen mitgenommen, äußerte ebenfalls den Wunſch, hier zurückzubleiben, um in naturhiſtoriſcher Hinſicht Entdeckungen auf Kamtſchatkas hohen Bergen zu machen; ich empfahl ihn alſo dem Lieutenant Rudokof, welcher gern verſprach, ihm in ſeinen wiſſenſchaftlichen Forſchungen nach Kräften beizuſtehen.

Da meine Mannſchaft, die nur aus zwanzig Matroſen beſtand, zu den Unternehmungen in der Beeringsſtraße nicht hinreichte, ſo erhielt ich auf meine Bitte aus dem dortigen Commando noch ſechs Matroſen, welche ich im nächſten Jahre zurückzubringen verſprach; denn es war meine Abſicht, nach vollendeter Unterſuchung der Beeringsſtraße, wieder in Peter Pauls Hafen einzulaufen. Die ruſſiſch-amerikaniſche Compagnie bewilligte mir einen Aleuten, und dieſer Zuwachs von ſieben Mann war uns in der Folge von ſehr großem Nutzen.

Für denjenigen Theil meiner Leſer, der ſich gern mit wiſſenſchaftlichen Dingen beſchäftigt, füge ich, zum Schluß des erſten Jahrs meiner Reiſe, eine Tabelle bei, welche die Temperatur des Meers auf verſchiedenen Tiefen enthält. Die Obſervation habe ich ſelbſt mit einem guten Sixtermometer gemacht, und bürge für ihre Genauigkeit. Die Eintheilung ſowohl des Termometers als Sixtermometers iſt nach Fahrenheit. Da ſolche Obſervationen nur bei völliger Windſtille gemacht werden können, und zwar auf einem Boot, woher auch das Meer eben ſeyn muß, ſo gehören ſie zu denen, die am ſelteſten von Seefahrern gemacht werden.

Jahre und Tage.	Der Grad der Wärme des Meeres: auf der Oberfläche	Der Grad der Wärme des Meeres: in der Tiefe	Die Tiefe an Faden.	Die Temperatur der Luft.	Der Ort des Schiffs: Breite.	Der Ort des Schiffs: Länge.	Die Durchſichtigkeit des Waſſers.
1815.	Das Atlantiſche Meer.				Nord.	Weſt.	
15. October	+68, 5 —	+5°° 7	100 —	+71,1 —	39,° 27	12,° 57′	— 10
16. —	69° 1 —	+5°° 0	138 —	72,5 —	39, 4 —	13,° 8 —	— 10
— —	— —	56, 0 —	96 —	— —	— —	— —	— —
1816.			Cap Horn		Süd.	Weſt.	
8. Januar	54, 9 —	38, 8.	196 —	57,6 —	44,° 17 —	57, 31	— 8.
7. April			Süd - See				
Morgen	78, 5 —	68, 5 —	125 —	79,2 —	18, 17 —	124. 56 —	— 13
—	— —	57, 5 —	175 —	— —	— —	— —	—
Mittag	79, 6 —	68, 0 —	125 —	80,0	— —	— —	—
13. April	80, 0	79, 0 —	10 —	79,8 —	15,° 26′ —	133. 42. —	— 13.
—	— —	79, 0 —	20 —	— —	— —	— —	—
—	— —	78, 8 —	60 —	— —	— —	— —	—
—	80, 0 —	72, 0 —	100 —	79,8 —	16, 26 —	133. 42 —	13.
—	— —	56, 0 —	200 —	— —	— —	— —	—
12. Mai			Auf dem Aequator				
—	82, 5 —	55, 0 —	300 —	83,0 —	0 —	177, 5 —	14
			Nord - Ocean		Nord.	Süd.	
1. Juni	74, 0 —	62, 0 —	100 —	75,0 —	29, 24 —	199, 26 —	10
—	— —	52, 5 —	300 —	— —	— —	— —	—
6. Juni	61, 0 —	59, 5 —	10 —	63,0 —	37, 3 —	199. 17 —	2
—	— —	56, 6 —	25 —	— —	— —	— —	—
—	— —	52, 7 —	100 —	— —	— —	— —	—
—	— —	43, 0 —	300 —	— —	— —	— —	—

Nachdem wir unſere Depeſchen mit allen geſammelten Notizen des erſten Jahrs der Reiſe, durch einen Courir an den Kanzler abgefertigt, und vergebens die Poſt aus St. Petersburg, welche um dieſe Jahreszeit hier einzutreffen pflegt, erwartet hatten, gelang es uns, trotz des contrairen Windes, die Awatſcha-Bay zu verlaſſen.

Von Kamtſchatka nach dem neuentdeckten Kotzebue-Sund, hinter der Beeringsſtraße.

Den 20ſten Juni um neun Uhr Morgens, ſahen wir die Beerings-Inſel; dieſes hohe, felſigte, mit Schnee bedeckte Land, gewährt einen äußerſt unfreundlichen Anblick, und erinnerte mich lebhaft an unſern berühmten aber unglücklichen Seefahrer Beering, welcher hier ſein Grab fand. Wir ſegelten in einer kleinen Entfernung vom Lande, längs dem ſüdlichen Theil der Inſel und dublirten nachher die nördliche Spitze derſelben. An der SW Seite befindet ſich eine kleine felſigte Inſel, die bis jetzt noch auf keiner Karte angegeben iſt. Eine gute Obſervation ſowohl für die Breite als Länge, gab uns für die nördliche Spitze, Breite 55° 22′ 17″, Länge mit dem Chronometer 194° 4′ 7″. Die SW Spitze, Breite 55° 17′ 18″, Länge 194° 6′ 37″. Die Beerings-Inſel verlaſſend, richtete ich den Cours nach dem weſtlichen Theil der St. Lorenz-Inſel.

Den 26ſten. Breite 63° 0′, Länge 171° 43″. Begünſtigt von einem ſehr guten Winde, ſind wir ſtark avancirt, aber das ſchöne Wetter verſchwand mit der Erſcheinung der Beerings-Inſel, und ein dichter Nebel mit immerwährendem, feinem Regen verfolgen uns jetzt.

Da ſeit der Beerings-Inſel keine Obſervation Statt gefunden, ſo war unſere Lage nach der Karte ungewiß, nach der Schiffsrechnung befanden wir uns aber in der Nähe der St. Lorenz-Inſel, zwanzig Meilen von ihrer SW. Spitze. Um drei Uhr, als ſich in N der Nebel auf einen Augenblick verzog, wurden wir in NO 6° den Gipfel eines hohen Berges gewahr, gleich nach dieſer Erſcheinung aber, wurde der Nebel wieder undurchdringlich, und wir mußten in dieſem ärgerlichen Zuſtande in der Nähe des Landes den ganzen Tag und die Nacht durch laviren, wobei das Senkblei uns den Weg zeigte. Der Stand des Barometers war bei dem ſchlechten Wetter immer ſehr hoch.

Trotz aller Sorgfalt, welche bei dem Bau des Rurics angewandt worden war, um den Einzug der Ratten zu verhindern, welche auf einer Seereiſe ſo viel Schaden anrichten können, meldete man mir heute dennoch die Erſcheinung eines ſolchen Gaſtes auf dem Verdeck. Es wurde gleich eine Jagd veranſtaltet, und wir erlegten drei Ratten, welche ſich wahrſcheinlich im Peter Pauls Hafen, der von dieſen Thieren wimmelt, bei uns eingefunden hatten. Da man dort aber vor Ankunft der Nadeſhda dieſe Thiere nie geſehen, ſo habe ich vermuthlich die Nachkommen meiner ehemaligen Reiſegefährten ums Leben bringen laſſen.

Den 27ſten. Der Nebel dauerte immer fort; meine Geduld war auf eine harte Probe geſtellt. Schon öfter hatte ich die Bemerkung gemacht, daß man bei hohem Barometerſtande am Lande das ſchönſte Wetter hat, während eine Meile von der Küſte dichter Nebel herrſcht; ich beſchloß alſo den Cours gerade aufs Land zu nehmen, und der Verſuch gelang. Bald kündigte das Senkblei mit zehn Faden Tiefe die Nähe deſſelben an, der dichte Nebelſchleier verſchwand, die Sonne ſchien, das Wetter war herrlich und ein hohes, mit Schnee bedecktes Gebirge ſtellte ſich uns dar. Die nächſte Entfernung vom Ufer betrug zwei Meilen, die Ausdehnung des Landes nach O und W war vom Nebel verborgen;

der Rurick aber lag ſicher in einer kleinen offnen Bucht. Am Ufer ſahen wir Menſchen und Zelte, und ſowohl der Wunſch, die Bewohner dieſer Inſel, welche bis jetzt noch von keinem Seefahrer beſucht waren, kennen zu lernen, als auch, unſern Naturforſchern Gelegenheit zur Unterſuchung des unbekannten Landes zu geben, bewog mich, eine Fahrt dahin zu unternehmen. Zwei von unſern vierrudrigen Böten wurden ſogleich aufs Waſſer geſetzt, und wir traten, mit Piſtolen, Säbeln und Flinten wohl bewaffnet, die Fahrt an. Da es ſehr gefährliche Folgen haben konnte, wenn in dieſer offenen Bucht die Anker ausgeworfen wurden, ſo blieb der Rurick unter Segel und der Lieutenant Schiſchmareff übernahm unterdeß das Commando. Der Wind wehte ſchwach aus SW, der Rurick mußte ſich etwas vom Lande entfernen, und ward uns bald durch den Nebel verhüllt. In einer kleinen Entfernung vom Ufer begegnete uns eine Baydare mit zehn Inſulanern, welche ſich furchtlos näherten, uns laut zuriefen, die ſonderbarſten Bewegungen machten, und indem ſie Fuchsbälge in die Höhe hielten, uns aufs eifrigſte zuwinkten. Ihre in der Baydare verſteckten Waffen bemerkten wir wohl, und beobachteten daher die größte Vorſicht. Nach einigen Begrüßungen ihrer Art, welche darin beſtanden, daß ſie ſich mehrere Mal mit beiden Händen vom Geſichte bis zum Unterleib hinab ſtrichen, war ihr erſtes Wort: Tabaco! ich ließ ihnen einige Blätter reichen, welche ſie gleich in den Mund ſteckten; — ſpäter habe ich ſie auch aus kleinen ſteinernen Pfeifen, von der Größe eines Fingerhuts, rauchen ſehen; meine Geſchenke erwiederten ſie durch allerlei Sachen von ihrer Arbeit. Nach dieſem freundſchaftlichen Verkehr nahm ich den Weg dem Lande zu, was ſie ſehr zu erſchrecken ſchien, denn ſie liefen unruhig hin und her, und viele, wahrſcheinlich aber nur Weiber, flüchteten in die Berge. Einige von ihnen kamen uns tapfer genug entgegen, ihre Furcht aber, welche ſie vergebens unter der Maske der Freundlichkeit zu verbergen ſtrebten, war ſichtbar; über alles was wir thaten, lachten ſie unmäßig, ſobald aber eine unſerer Bewegungen nur den geringſten Verdacht von Feindſeligkeit erweckte, ſo nahmen ſie ein grimmiges Anſehen an, und bereiteten ſich theils zur Flucht, theils zur Gegenwehr; ihre Freundlichkeit kehrte indeß wieder, indem ſie ihren Irrthum einſahen, und dieſer ſchnelle Uebergang vom Lachen zum Ernſt, machte ihre mit Wallfiſchthran beſchmierten Geſichter äußerſt komiſch. Wir landeten, gefolgt von den Inſulanern, den Zelten gegenüber, und zehn bis fünfzehn derſelben halfen mit vieler Bereitwilligkeit unſer Boot aus dem Waſſer ziehen. Dieſer Ort ſcheint nur im Sommer beſucht zu werden, wo die Inſulaner ſich mit Wallfiſch-, Wallroß-, und Seehundsfang beſchäftigen, denn wir bemerkten hier keine feſten Wohnungen, ſondern nur einige kleine, von Wallfiſchrippen erbaute, und mit Wallroßhaut bedeckte Zelte, welche auf einen kurzen Aufenthalt deuten. Ein tiefer, unter der Erde ausgegrabener Keller, gefüllt mit gekochtem Wallfiſchthran, Speck, getrocknetem Seehundsfleiſch und Wallroßzähnen, bewies ebenfalls, daß ſie hier blos ihren Wintervorrath ſammeln. Sie gaben uns durch Zeichen zu verſtehen, daß ihre eigentliche Wohnung ſich hinter dem Vorgebirge in Weſten befinde, wohin ſie uns einluden; ein zweites Boot, welches aus der bezeichneten Gegend kam, und worauf ſich zwei Weiber befanden, die wie Männer gekleidet, mit ihren tatuirten Geſichtern häßlich anzuſehen waren, beſtätigte dieſe Ausſage. Wie ſehr bedauerte ich, ihre Sprache nicht zu verſtehen, weil ich dann gewiß viel Intereſſantes von dieſem Volke erzählen könnte. In vielem Betracht gleichen dieſe Inſulaner den von Cook beſchriebenen Bewohnern von Norten-Sund, ſie ſind von mittlerer Größe, ſtarkem Körperbau und geſundem Anſehen; ihre Kleidung, die aus Fellen beſteht, iſt im höchſten Grade unreinlich. Mein Aleut, welcher ſich mehrere Jahre auf der Halbinſel Aliakſa aufgehalten, behauptet, daß ſowohl in der Sprache, als auch im Uebrigen, wenig Unterſchied zwiſchen dieſen beiden Völkern zu bemerken ſey. Wir

ſahen hier verſchiedene europäiſche Geräthſchaften von Eiſen und Kupfer; jeder Inſulaner war mit einem ellenlangen Meſſer bewaffnet, und geſchmückt mit großen, blau und weißen Glasperlen.

So lange die Naturforſcher in den Bergen umherſtreiften, unterhielt ich mich mit meinen neuen Bekannten, welche mich, ſobald ſie erfuhren, daß ich der Befehlshaber ſey, in ihre Zelte luden. Hier wurde ein ſchmutziges Leder auf die Diele gebreitet, worauf ich mich ſetzen mußte, und dann trat einer nach dem andern auf mich zu, umarmte mich, rieb ſeine Naſe ſtark an der meinigen, und endigte ſeine Liebkoſungen damit, daß er in die Hände ſpie, und mir damit einige Mal über das Geſicht fuhr. Ich ertrug, obzwar mir dieſe Freundſchaftsbezeugungen gar wenig behagten, alles ruhig, und theilte, um ſie von ihrer ferneren Zärtlichkeit etwas abzuhalten, Tabacksblätter aus, welche ſie mit vieler Freude empfingen, aber auch gleich ihre Liebkoſungen wiederholen wollten. Jetzt griff ich ſchnell nach Meſſern, Scheeren und Perlen, und indem ich einiges davon verſchenkte, leitete ich glücklich einen zweiten Angriff auf mich ab. Ein beinah noch größeres Leiden aber wartete meiner, als ſie jetzt, um mich auch leiblich zu erquicken, einen hölzernen Trog mit Wallfiſchſpeck (die große Delikateſſe aller nordiſchen, die Seeufer bewohnenden Völker) herbeiſchleppten, und ich griff, ſo ekelhaft und ſchädlich dieſe Nahrung einem europäiſchen Magen iſt, dennoch tapfer zu. Dieſes, und einige Geſchenke, die ich nachher noch austheilte, drückte unſerem freundſchaftlichen Verhältniſſe das Siegel auf. Mein Wirth, Beſitzer des Zeltes, und vermuthlich auch Anführer ſeiner gegenwärtigen Landsleute, veranſtaltete nach eingenommener Mahlzeit einen Tanz; — einer von ihnen trat hervor, machte allerlei poſſierliche Bewegungen mit dem ganzen Körper, ohne dabei von der Stelle zu rücken, und ſchnitt die furchtbarſten Grimaſſen; die Uebrigen ſangen ein, nur aus zwei Tönen beſtehendes Lied, bald laut, bald leiſer dazu, und der Tact wurde auf einem kleinen Tambourin geſchlagen. Nachdem ich mich auf dieſe Weiſe ein Paar Stunden mit meinen Freunden beluſtigt hatte, machte ich einen kleinen Gang ins Innere der Inſel, mußte aber bald des Nebels wegen zurückkehren. Ich befürchtete, daß dieſer überhand nehmen könnte, ehe wir das Schiff erreichten, und wir eilten daher die Inſel ſchneller zu verlaſſen, als bei heiterem Wetter geſchehen wäre; die Wilden ſchienen über unſere Abfahrt betrübt, und verſprachen, uns auf dem Schiffe zu beſuchen. Die Inſel wird von den Bewohnern Tſchibocki, und das Land in Oſten, (Amerika) Kililack genannt. Der Theil, welchen wir ſahen, gewährt einen höchſt traurigen Anblick; er beſteht aus ziemlich hohen, mit Schnee bedeckten Bergen; kein einziger Baum, nicht einmal niedriges Geſträuch ſchmückt die grauen Felſen, nur hin und wieder ſproßt kurzes Gras zwiſchen dem Moos hervor, wenige Pflanzen erheben ſich kümmerlich über die Erde, doch blühte auch hier manche Blume. Die Waffen der Inſulaner, welche ſie wohl mehr zur Jagd als zum Kriege gebrauchen, beſtehen aus Bogen, Pfeilen und Lanzen; zwei der Letzteren fanden wir mit breitem, gut gearbeitem Stahl verſehen; dieſe ſowohl, als ihre übrigen europäiſchen Geräthſchaften erhalten ſie, wie wir nachher erfuhren, von den Tſchuktſchen. Europäer ſelbſt ſcheinen ſie nie geſehen zu haben, was wir aus der Verwunderung, womit ſie uns betrachteten ſchloſſen. Nichts erregte ihre Aufmerkſamkeit in einem ſolchen Grade, als mein Fernrohr, und als ich ſie vollends den Gebrauch deſſelben lehrte, und ſie dadurch ganz entfernte Gegenſtände nah vor Augen ſahen, geriethen ſie in die unmäßigſte Freude. Um zwei Uhr Nachmittags langten wir glücklich wieder auf dem Schiffe an. Wir alle waren zufrieden, die Naturforſcher mit den geſammelten Schätzen, der Maler mit den Abbildungen verſchiedener Inſulaner, und ich mit meiner Entdeckung. Den übrigen Theil des Tages lavirten wir bei einem ſchwachen SSW Winde im dichteſten Nebel hin und her, ohne Land zu ſehen, obzwar wir uns in der Nähe deſſelben befanden. Da die

Küſte hier aber ſehr regelmäßig abnimmt, ſo kann man ſich ihr, mit Hülfe des Senkbleis, bis auf 10 — 12 Faden ruhig nähern. Der Grund beſteht aus feinem Sande und kleinen Steinen. Meine Abſicht war, hier ſo lange zu verweilen, bis der Nebel ſich verzog, um die Lage unſeres Schiffs zu erkennen, und dann den Weg zwiſchen der St. Lorenz-Inſel und der Küſte von Aſien zu nehmen.

Den 28ſten Juli Abends zertheilte ſich der Nebel, wir hatten einen heiteren Horizont und ſchönes Wetter, jedoch keine Sonne. Die Weſtküſte der St. Lorenz-Inſel, welche ſich von S. t. O. nach N. t. W. erſtreckt, lag nur drei Meilen von uns entfernt, und wir erkannten die Bucht, in der wir geſtern gelandet. Dieſe liegt am ſüdweſtlichen Theil von St. Lorenz und iſt beſonders kenntlich an der kleinen, felſigten Inſel, welche ſich an ihrem weſtlichen Theile befindet. Ich richtete den Cours nördlich längs dem Lande, wir rückten aber nur langſam vor, da der Wind aus S W ſehr ſchwach war. Um zehn Uhr Abends, ſchon in ziemlicher Dunkelheit, näherten ſich uns drei Baydaren, auf jeder 8 — 10 Mann, und als ich ſogleich das Schiff beilegen ließ, hatten wir bald eine Menge Gäſte an Bord. Die Angſt und Bewunderung, mit der ſie um ſich ſchauten, bewies deutlich, daß ſie zum erſten Mal in ihrem Leben ein europäiſches Schiff betraten. In dem Erſten der herauf kam, erkannte ich meinen freundlichen Wirth, der auch gleich mit offenen Armen auf mich zu eilte, ſeine Naſe heftig an der meinigen rieb, und mir oft mit tranigter Fauſt übers Geſicht fuhr. Für allerlei Kleinigkeiten, die ich meinem Freunde gab, mußte ich Gegengeſchenke annehmen. Ueberhaupt gab es jetzt einen lebhaften Handel; in einer halben Stunde hatten meine Matroſen über 200 Kamlaikas (eine Benennung, welche aus Kamtſchatka herrührt, und eine Kleidung bezeichnet, die den Schnitt eines Hemdes hat, und künſtlich aus Seehund-, Seelöwen- und Wallroß-Gedärmen zuſammengenäht wird) gegen Knöpfe, und dergleichen eingetauſcht. Dieſes Gewand, das man über die andern Kleider zieht, ſchützt gegen Regen und feuchte Witterung, und iſt unter dieſem Himmelsſtriche ſehr nützlich. Ich habe die Bemerkung gemacht, daß alle Völker dieſer Gegend, bei feuchter Luft, ihre Kamlaikas über die warmen Kleider zogen, und ich ſelbſt habe die wohlthätige Folge davon unter dieſer nördlichen Breite oft empfunden.

Den 29ſten. Ein friſcher S W Wind trennte uns geſtern von unſern Inſulanern; wir verfolgten während der Nacht die Weſtküſte, und ſahen heute bei Tagesanbruch die nördliche Spitze der St. Lorenz-Inſel, welche um acht Uhr uns in S in der Entfernung einer Meile lag. Das Vorgebirge zeichnet ſich durch einen hohen, ſenkrecht aus dem Meere ſteigenden Felſen aus; etwas ſüdlicher erſtreckt ſich eine niedrige Landzunge nach W und dieſe hatte ein wunderliches Anſehn, durch verſchiedene Jurten,*) und ſehr vielen Wallfiſchrippen, welche die Inſulaner zwiſchen ihren Wohnungen ſenkrecht in die Erde gegraben hatten. Als ſie uns gewahr wurden, ſtießen drei Baydaren, jede mit zehn Mann vom Ufer, hörten auf zu rudern, ſobald ſie zehn Schritte vom Rurick entfernt waren, und ſangen mit kläglichen Stimmen ein trauriges Lied; hierauf erhob ſich einer aus ihrer Mitte, hielt einen kleinen ſchwarzen Hund empor, ſprach mit Nachdruck einige Worte, zog ein Meſſer, womit er dem Hunde einen tödtlichen Streich verſetzte, und warf denn das arme Opfer ins Meer. Nach Beendigung dieſer Ceremonie, während welcher auf den andern Baydaren das tiefſte Schweigen beobachtet worden war, näherten ſie ſich dem Schiffe, doch nur wenige wagten ſich aufs Verdeck. Ich habe zwiſchen dieſen, und unſern Freunden von geſtern keinen Unterſchied gefunden; ſie nennen ſich wie jene Tſchibocko, und die gegenüber-

*) Unterirdiſche Wohnungen.

liegende Küſte von Aſien nennen ſie Wemen. Nach einer Stunde trennten wir uns von der St. Lorenz-Inſel, und ich richtete den Cours nach der Beeringsſtraße. Zwar mußte ich, meiner Inſtruction zu Folge, vorher nach Norten-Sund ſegeln, da mir aber hierzu die Jahreszeit zu früh ſchien, ſo hoffte ich nach Unterſuchung der Beeringsſtraße noch zu rechter Zeit in Norten-Sund einzutreffen.

Den 30ſten Juli. Sobald wir die St. Lorenz-Inſel verlaſſen hatten, nahm das gute Wetter ein Ende, und von Neuem umhüllte uns dichter Nebel. Die Weſtküſte der Inſel haben wir trigonometriſch aufgenommen, ſo gut es die Umſtände erlaubten; kein Punkt aber iſt aſtronomiſch beſtimmt, da die Sonne uns keine Obſervation geſtattete. Durch die anhaltend feuchte Witterung litt ein Theil der Mannſchaft, ohnerachtet aller Maaßregeln die ich genommen, um dieſer Krankheit vorzubeugen, an Erkältung und Huſten. Zwei Mal täglich erhielten die Matroſen Thee, in dem Raume wurde, um ihn warm und trocken zu haben, ein immerwährendes Feuer unterhalten, und nie durften die Leute ihre feuchten Kleider anbehalten, ſondern mußten ſich umkleiden, ſobald ſie von der Wache abgelöſt waren. Nie wird unſer ruſſiſcher Matroſe aus eigenem Antriebe dieſe Vorſicht gebrauchen; er läßt unbekümmert ſeine Kleider am Leibe trocknen, ohne davon ſchädliche Folgen zu befürchten. Ich habe viel Mühe gehabt, meine Leute an dieſe Ordnung zu gewöhnen, ſie ſahen nie die Nothwendigkeit davon ein, es ſchien ihnen im Gegentheil, daß ich ſie wie Kinder behandelte.

Um vier Uhr Morgens verſchwand der Nebel; die Inſel King erſchien uns in einer Entfernung von acht Meilen; vier Stunden ſpäter ſahen wir deutlich Cap Prince de Galles nebſt den Inſeln Gwozdeff, und ſogar, indem hier wohl nie ein Seefahrer reineren Horizont gehabt hat, als wir, die aſiatiſche Küſte. Zum erſten Mal ſeit der Beerings-Inſel blickte jetzt die Sonne hervor, und erlaubte uns einige Höhen für die Chronometer, deren Gang ich bei genauer Prüfung unverändert fand, zu nehmen. Die Länge der Inſel King gaben ſie nur wenige Minuten verſchieden von Cooks Beſtimmung; ihre Höhe fanden wir 586 Fuß.

Mit Hülfe eines friſchen, ſüdlichen Windes befanden wir uns ſchon um zwei Uhr Nachmittags zwiſchen Cap Prince de Galles und den Gwozdeffs-Inſeln, deren es ſowohl nach Cooks Karten, als nach andern nur drei gibt. Mir gewährte das helle, ſchöne Wetter die Freude, noch eine vierte zu entdecken, welche an Größe die andern weit übertrifft, und die ich, weil ich ſie für neu hielt: Ratmanoff nannte. Dieſer Mann, jetzt Capitain vom erſten Range, war auf unſerer Reiſe mit Kruſenſtern Lieutenant, und ich unter ſeinem Commando. Sehr auffallend iſt es, daß weder Cook noch Clerk dieſe Inſel geſehen haben, da Beider Cours ſie dicht vorbei führte, und ich bin auf den Gedanken gekommen, daß ſie vielleicht ſpäter aus dem Meere emporgeſtiegen ſeyn möchte. Vom Cap Prince de Galles erſtreckt ſich eine Niederung nach W, auf welcher wir viele Jurten, und aus Wallfiſchknochen erbaute Gerüſte, zum Trocknen der Fiſche ſahen. Da unſere Entfernung vom Lande nur drei Meilen betrug, ſo unterſchieden wir deutlich eine Menge Menſchen, die haufenweiſe da ſtanden, um das wunderbar große Schiff zu betrachten, durchaus aber keine Anſtalten machten, an Bord zu kommen. Ich benutzte daher den Wind und das helle Wetter, und ſetzte den Cours längs der Küſte fort, welche von Cap Prince de Galles eine ONO Richtung nimmt, und aus niedrigem Lande beſteht, das aber hier ein weit freundlicheres Anſehn hat, als auf der St. Lorenz-Inſel. Die ganze Niederung iſt mit üppigem Grün bedeckt, Bäume gibt es hier gar nicht, wohl aber niedriges Geſträuch, und nur auf den Gipfeln der Berge mitten im Lande lag etwas Schee. Sehr viele Wohnungen, welche die Küſte bedecken, deuten auf ſtarke Bevölkerung; eine Baydare, welche wir unter Segel ſahen, hatte keinesweges die

Abſicht, ans Schiff zu kommen, ſondern nahm ihren Lauf nach Norden. Ich hielt mich dem Lande ſo nah, als die Tiefe, welche hier kaum fünf Faden betrug, erlaubte, und daher konnte mir eine tiefe Bucht oder Oeffnung in demſelben unmöglich entgehen. Die Tiefe nimmt langſam und regelmäßig zu, und da man bei neun Faden Tiefe das niedrige Land kaum mehr erblicken kann, ſo iſt nicht zu verwundern, daß Cook, der ſich in dieſer Gegend auf ſiebenzehn Faden Tiefe hielt, die ganze Niederung gar nicht bemerkte.

Den 31ſten Juli. Nachdem wir die ganze Nacht bei hellem Wetter die Aufnahme der Küſte fortgeſetzt, ließ ich um drei Uhr Morgens, ein Paar Meilen vom Ufer entfernt, auf fünf Faden Tiefe, die Anker fallen. Es ſchien mir, als erſtreckte ſich hier eine Bucht tiefer ins Land, welche ich näher unterſuchen wollte. Um vier Uhr verließ ich, begleitet von unſern Naturforſchern, den Rurick in zwei gut bewaffneten Böten, und landete unſerm Ankerplatz gegenüber, in der Nähe einiger Wohnungen, in der Hoffnung, dort mit deren Bewohnern in Berührung zu kommen. Wir gingen auf die Jurten, welche an der Küſte in gerader Linie aufgebaut ſind, zu, wurden aber fürs Erſte nur von Hunden bewillkommt, welche nicht im Geringſten durch unſere Ankunft aus der Faſſung gebracht, ſich uns vielmehr freundlich anſchloſſen; ſie ſchienen mir der Race nach, dieſelben, welche in Kamtſchatka zu Schlittenfahrten gebraucht werden. Schon hatten wir die Dächer der Jurten beſtiegen, ohne auf einen Menſchen zu ſtoßen; die friſchen Spuren aber, welche überall ſichtbar waren, bewieſen uns, daß ſie furchtſamer wie ihre Hunde, bei unſerer Annäherung geflüchtet waren. Wir unterſuchten jetzt das Innere der Wohnungen, und fanden ſie reinlich und bequem. Der Eingang an der SO Seite beſtand aus einer drei Fuß hohen, mit Holz geſtützten Oeffnung, welche noch nach Außen von beiden Seiten durch Erdwälle verlängert war; beim Hereintreten befand man ſich in einem ſieben Fuß hohen, eben ſo breiten und zehn Fuß langen Raum, deſſen Wände und Decke mit Holz bekleidet waren. Zur Linken lagen in einer Grube, welche die Länge des ganzen Raumes einnahm, Stücken ſchwarzen Speck, einen Fuß im Quadrat, und neben dieſen, Siebe mit langen Stielen, ungefähr wie unſere Fiſchlöffel. Zur Rechten befand ſich ein $2\frac{1}{2}$ Fuß tiefer, und ziemlich ſchmaler Kanal von ſieben Fuß Länge, durch deſſen Ende man kriechen mußte, um in einen Raum, der zwar ſechs Fuß hoch, aber nicht breiter als der Kanal war, zu gelangen. Jetzt hatte man gerade vor ſich eine bretterne Wand, und mitten in dieſer eine runde Oeffnung von $1\frac{1}{2}$ Fuß im Durchmeſſer, durch welche man in ein geräumiges Vorzimmer trat, deſſen vier Seiten zehn Fuß Länge und ſechs Fuß Höhe hatten; dieſe nahm gegen die Mitte des Zimmers zu, wo ſich in der Decke ein viereckiges Loch mit einer Blaſe bezogen, als Fenſter befand. An der, der Thüröffnung gegenüberſtehenden Wand, waren, $1\frac{1}{2}$ Fuß über dem Fußboden erhöht, breite Bretter zu Schlafſtellen befeſtigt, welche nur den dritten Theil des Zimmers einnahmen, und an den Seitenwänden hatten ſie kleine Leitern zum Aufſtellen ihrer Geräthſchaften, ganz horizontal hingeſtellt. Die Wände und die Dekken beſtanden aus ſchmalen Balken, deren ſichtbare Seiten abgeflacht waren. Nach dieſem Plan waren alle Häuſer gebaut, bis auf eins, worin wahrſcheinlich eine zahlreichere Familie wohnte; denn dieſes hatte noch zwei kleine Seitenzimmer. Ihre Fußböden ſind drei Fuß über dem Erdboden erhöht, und unter dieſem gibt es noch Vorrathskammern, vielleicht auch Hundehäuſer, da ſie nur drei Fuß Höhe haben; Wände und Dielen ſind gleichfalls von Holz, auch haben ſie Fenſter, aber keine Schlafbänke. Mehrere Geräthſchaften und andere ſaubere Arbeiten der Einwohner, lagen zerſtreut in ihren Wohnungen; beſonders fielen mir zwei ſehr niedlich von Fiſchbein und Wallroßknochen gearbeitete Schlitten auf, welche zugleich bewieſen, daß man hier mit Hunden zu fahren pflegt. Nachdem wir die umliegende Ge-

gend ein wenig angeſehen hatten, fand es ſich, daß wir auf einer Inſel waren, welche ungefähr acht Meilen lang, und an der breiteſten Stelle eine Meile breit war. Wir ſpazierten von N nach S quer über ſie hin, und ſahen, als wir uns am entgegengeſetzten Ufer befanden, deutlich, daß das feſte Land in O eine tiefe Bucht bildete, wo an drei Punkten die Vereinigung des Landes nicht zu ſehen war. Ueber dieſe Entdeckung waren wir Alle ſehr erfreut, denn ob ſich hier gleich keine Durchfahrt ins Eismeer erwarten ließ, ſo hatten wir doch Hoffnung, tief ins Land zu dringen, und dort manche wichtige Bemerkung zu machen. Die Inſel, welche gerade vor der Bucht lag, bildete mit dem feſten Lande in N O und S W eine ſchmale Durchfahrt, und wir ſahen in dem Augenblicke, wie ein großes, wahrſcheinlich ledernes Boot unter ſchwarzen Segeln durch die S W Einfahrt in die Bay hineinlief, und in O unter dem Horizonte verſchwand. Dieſes Ereigniß, welches meine Freude ſehr vermehrte, beſtimmte mich, ſogleich durch die N O Paſſage, welche mir breiter, als die in S W, erſchien, in die Bay einzudringen; wir eilten in unſere Böte und nahmen den Weg längs de. Inſel nach N O. Auf die Beſchreibung der hier von uns entdeckten Küſten, Inſeln und Buchten laſſe ich mich nicht ein, da man durch einen Blick auf die ſehr genaue Karte, welche hierzu gehört, eine richtige Anſicht davon erhalten kann. Nach einer Fahrt von 1½ Stunde erreichten wir die N O Paſſage, welche wir 1¼ Meile breit fanden; die Tiefe in der Mitte des Fahrwaſſers betrug acht Faden, das Waſſer war im Steigen, und der Strom lief mit einer Schnelligkeit in die Bay hinein, welche drei Meilen in einer Stunde betrug. Der Mittag war ſchon vorbei, und die Matroſen, von vier Uhr Morgens immerfort beſchäftigt, bedurften einiger Erquickung; ich ließ alſo an der N O Spitze landen, dort Feuer anmachen, und nach einer halben Stunde war von dem englichen Patentfleiſch eine wohlſchmeckende Suppe bereitet. Dieſes Fleiſch iſt bei Excurſionen im Boot ſehr zweckmäßig, da es in blechernen Doſen liegt, die man ſo leicht mitnehmen kann. Nachdem wir uns hinlänglich geſtärkt, ſahen wir zwei Kähne, von der nämlichen Beſchaffenheit wie auf den Aleutiſchen Inſeln, jeder nur mit einem Menſchen, vom gegenüberliegenden Ufer, mit der größten Schnelligkeit auf uns zukommen. Sie näherten ſich unſerm Lagerplatze bis auf fünfzig Schritt, hörten dann auf zu rudern, beobachteten uns aufmerkſam, indem ſie ſich ihre Bemerkungen mittheilten, und fingen endlich an, uns zu überzählen. Alle unſere Mühe, die Amerikaner durch Freundlichkeit, und Sachen, die wir ihnen zeigten, ans Ufer zu locken, war vergeblich, ſie ſchlugen mit beiden Händen an ihre Köpfe, und fielen dann wie todt hin, wahrſcheinlich um uns zu verſtehen zu geben, daß ſie ihres Lebens in unſerer Nähe nicht ſicher wären. Das Feuergewehr mußte ihnen indeß fremd ſeyn, da ſie ſich nur in der Entfernung eines Flintenſchuſſes von uns hielten, obgleich eine Menge Flinten um uns aufgeſtellt waren. Die Kleidung dieſer Amerikaner beſtand aus Wallfiſchdärmen, ihr Anſehn war äußerſt ſchmutzig und ihre Geſichter hatten den Ausdruck der Grauſamkeit. Nachdem ſie uns lang und mit vielem Mißtrauen beobachtet hatten, warfen ſie in die Gegend ihrer Wohnungen ein Paar Pfeile, vermuthlich ein verabredetes Zeichen; wir aber traten unſere Fahrt in die Bucht nach Oſten zu, an. Die vielen Sandbänke, welche ſich durch die Strömung gebildet, und dieſe ſelbſt, erſchwerten uns indeß die Unterſuchung ſehr, indem wir in drei Stunden nur eine Meile vordringen konnten; ich gab daher meinen Plan für dieſes Jahr auf, und beſchloß, im künftigen Jahre dieſe Unterſuchung mit kleinen Baydaren, welche ich von den Aleutiſchen Inſeln mitbringen wollte, vollſtändiger zu unternehmen. Für jetzt war der Zeitverluſt mir gar zu wichtig, da die Navigation in der Beeringsſtraße nur ſo kurze Zeit dauert. Die Bay erhielt den Namen Schiſchmareff, nach dem einzigen Offizier, welcher unter mir diente; ich will indeß noch nicht behaupten, daß dieſe Vertiefung eine Bay bilde, in-

dem ſie vielleicht nur das Vorderland in mehrere Inſeln theilt. Die ſchmale Inſel nannte ich nach unſerem verdienſtvollen Vice-Admiral: Saritſcheff. — Als wir auf unſerem Rückwege zum Schiffe die nördliche Spitze der Inſel Saritſcheff doublirt hatten, erblickten wir zwei Böte, jedes mit zehn Mann, welche aus allen Kräften ruderten um uns einzuholen, und offenbar aus derſelben Gegend kamen, von wo früher die zwei einzelnen Baydaren abgeſchickt geweſen waren, um unſere Macht zu recognosciren. Das eine unſerer Böte war voraus gerudert, auf dem zurückgebliebenen befand ich mich mit dem Lieutenant Schiſchmareff und vier Matroſen, und bald hatten uns die Amerikaner mit ihren leichten Böten eingeholt. Ihr wildes Geſchrei und die vielen Waffen machten mir ihre Eile verdächtig, und wirklich hatten wir kaum unſere Gewehre zur Hand nehmen können, als ſich ſchon eines ihrer Böte an unſerer Seite befand, und zwei Amerikaner das unſrige wüthend anpackten. Unter durchdringendem Geſchrei und fürchterlichen Grimaſſen, drohten ſie uns mit ihren Pfeilen, während ihr zweites Boot ſich aus allen Kräften beſtrebte, ſeinen Kameraden zu Hülfe zu eilen. Meine Matroſen, bewaffnet mit geladenen Musketen, erwarteten den Befehl zu feuern, ich ſelbſt drohte mit meiner Flinte, indem ich ſie bald auf dieſen, bald auf jenen anlegte; das machte aber gar keinen Eindruck, ſie lachten herzlich, und erwarteten nur ihre übrigen Truppen, um einen ernſtlichen Angriff auf uns zu wagen. Da uns unſere Ueberlegenheit, durch das ihnen ganz fremde Feuergewehr, vor jeder Gefahr ſicherte, ſo ertrugen wir ruhig ihre Neckereien, und begnügten uns damit, daß wir alle die Säbel zogen; dieſes blanke, durch die Tſchuktſchen ihnen bekannte Mordgewehr, that die erwünſchte Wirkung; ſie zogen ſich zurück und begnügten ſich, uns bis zum Rurick zu folgen. Auf unſere Einladung wagten ſie ſich ziemlich nah heran, betrugen ſich demüthig und freundlich, kamen aber, ungeachtet aller Geſchenke, die wir ihnen boten, nicht aufs Verdeck. Ihre Kleidung beſteht aus kurzen Hemden von Rennthier- und Hundefellen, Einige gehen ſogar halb nackt, weil ihnen eine Sommerhitze von 10° ſchon unerträglich iſt; ihr Haar iſt kurz geſchnitten, und der Kopf immer unbedeckt, was ich an dieſer Küſte überall bemerkte; unter der Lippe tragen ſie Wallroßknochen, was ihren ohnehin ſchon widerlichen Geſichtern ein eckelhaftes Anſehen gibt; im Ganzen haben ſie einen viel wildern und grauſamern Ausdruck, als die Bewohner der St. Lorenz-Inſeln. Wir ſahen auf der Inſel Saritſcheff ſehr viel Treibholz, und darunter Stämme, die ſo dick waren, daß wir ſie nicht umfaſſen konnten. Auf unſerem Ankerplatze, der aſtronomiſch beſtimmt iſt, bemerken wir, daß der Strom immerfort nach N O längs der Küſte läuft, wahrſcheinlich kommt alſo das Treibholz aus S in die Beeringsſtraße hinein. Von einem guten Winde und ſchönem Wetter begünſtigt, ließ ich jetzt die Anker lichten, und wir ſegelten die ganze Nacht längs der Küſte in ſo geringer Entfernung fort, daß alles deutlich zu ſehen war, und keine Krümmung des Landes uns entgehen konnte, weshalb man ſich auf die Genauigkeit unſerer hier verfertigten Karte verlaſſen kann. In der Entfernung einer Meile vom Lande, auf einem ſandigen Grunde, betrug die Tiefe regelmäßig 7—8 Faden. Das Land ſelbſt blieb ſich überall gleich; es war niedrig und mit Gras bewachſen, hin und wieder ſah man kleine runde Hügel, und in einer Entfernung von fünfzehn Meilen, ein hohes, doch von Schnee entblößtes Gebirge. Die Küſte ſchien uns ſehr bewohnt, da wir viele unterirdiſche Hütten entdeckten.

Länge nach den Chronometern 166° 24′, obſervirte Breite 66° 14′ von unſerm Ankerplatz.

Den 1ſten Auguſt. Wir bemerkten heute, daß die Küſte ihre Richtung ſtark nach Oſten nahm, das Land war fortwährend niedrig. Um elf Uhr befanden wir uns am Eingange einer breiten Oeffnung; die verfolgte Küſte verlor ſich, in O und in N zeigte ſich uns ein hohes Gebirge. Hier legte ſich plötzlich

der Wind, und wir mußten die Anker in lehmigen Boden, auf ſieben Faden Tiefe fallen laſſen; das nächſte Land lag uns in S O vier Meilen entfernt, und der Strom lief ſtark dem Eingange zu.

Ich kann nicht beſchreiben, welch ein ſeltſames Gefühl mich jetzt ergriff, bei dem Gedanken, daß ich vielleicht vor der ſo lange geſuchten N O Durchfahrt ſtand, daß das Schickſal mich auserkoren, der Entdecker derſelben zu ſeyn. Ich fühlte mich beklemmt, und zugleich bemächtigte ſich meiner eine Ungeduld, die mich nicht ruhen ließ, und die durch die vollkommene Windſtille noch erhöht ward. Um wenigſtens ans Land zu fahren, und, von einem Hügel aus, die Richtung des Ufers deutlich zu erkennen, ließ ich zwei Böte ausrüſten, worüber auch unſere Naturforſcher ſehr erfreut waren. Um zwei Uhr Nachmittags waren wir auf dem Wege; die Tiefe nahm regelmäßig ab, eine halbe Meile vom Lande fanden wir noch fünf Faden. Wir landeten ohne Schwierigkeit neben einem Hügel, den ich ſogleich beſtieg, und von hieraus bemerkte ich in der Straße nirgend Land; die hohen Berge in Norden bildeten entweder Inſeln, oder waren eine Küſte für ſich; denn daß beide Küſten nicht zuſammenhängen konnten, erhellte ſchon aus dem großen Unterſchiede dieſes ſehr niedrigen und jenes auffallend hohen Landes. Von meinem Hügel hatte ich eine weite Ausſicht in das Land, welches in einer großen Ebene fortlief, nur zuweilen unterbrochen von Moräſten, kleinen Seen, und einem Fluß, der ſich in allerlei Krümmungen ſchlängelte, und in unſerer Nähe ſeinen Ausfluß hatte. So weit das Auge reichte, war alles grün, hin und wieder blühten Blumen, und Schnee ſah man nur in weiter Ferne auf den Gipfeln der Berge, dennoch durfte man nur einen halben Fuß tief graben, um unter dieſem Raſenteppich noch alles eiſig und gefroren zu finden. Es war meine Abſicht, die Küſte auf den Böten weiter zu unterſuchen, eine Menge Baydaren aber, die von Oſten längs dem Ufer auf uns zu kamen, hielten mich davon ab. Bald landeten fünf derſelben, jedes mit 8 — 10 Mann, welche alle mit Lanzen und Bogen bewaffnet waren, in unſerer Nähe. Auf der Spitze eines jeden Boots befand ſich an einer hohen Stange ein Fuchsbalg, mit dem ſie uns unter lautem Geſchrei zuwinkten. Meine Mannſchaft mußte ſich zur Vertheidigung bereit halten, und ich ſelbſt ging mit den Herren Gelehrten den Amerikanern entgegen, welche, ſobald ſie uns kommen ſahen, ſich wie die Türken in einen großen Kreis auf die Erde ſetzten, wodurch ſie ihre friedlichen Abſichten bezeichnen wollten; zwei Anführer hatten ſich von den Uebrigen abgeſondert, niedergelaſſen. Wir traten wohlbewaffnet in den Kreis, und bemerkten, daß ſie zwar die meiſten Waffen in den Böten zurückgelaſſen, aber in den Ermeln lange Meſſer verſteckt hielten; auf ihren Geſichtern war Mißtrauen, Neugier und Erſtaunen zu leſen; ſie ſprachen ſehr viel, wovon wir aber leider nicht ein Wort verſtanden. Um ihnen meine freundſchaftlichen Geſinnungen zu beweiſen, ließ ich Taback austheilen; die beiden Anführer erhielten eine doppelte Portion, und Aller Freude über dieſes koſtbare Geſchenk war ſehr ſichtbar; diejenigen, welche gleich zuerſt Taback erhalten hatten, waren ſchlau genug, heimlich ihre Plätze zu verändern, in der Hoffnung noch einmal damit beſchenkt zu werden. Sie ſchätzen den Taback ſehr, und kauen ihn eben ſo gern, als ſie ihn rauchen. Es war ein wunderlicher Anblick, dieſe wilde Horde im Kreiſe ſitzen, und aus weißen ſteinernen, mit hölzernen Stielen verſehenen Pfeifen rauchen zu ſehen. Auffallend iſt es, daß der Gebrauch des Tabacks ſchon in dieſe Gegend gedrungen iſt, die noch kein Europäer beſuchte; die Amerikaner erhalten dieſen ſowohl, als andere europäiſche Waaren aus Aſien von den Tſchuktſchen. Den beiden Anführern ſchenkte ich Meſſer und Scheeren, und letztere, die ihnen ganz unbekannt ſchienen, machten ihnen beſonders Freude, als ſie bemerkten, daß ſie ſich damit das Haar beſchneiden konnten; ſie gingen ſogleich im ganzen Kreiſe von Hand zu Hand, und jeder verſuchte ihre Schärfe an ſeinen Haaren. — Dieſe Amerikaner ſahen wahr-

ſcheinlich zum erſten Male in ihrem Leben Europäer, und wir betrachteten uns gegenſeitig mit großer Neugier. Sie ſind über mittleren Wuchs, von ſtarkem Körperbau und geſundem Anſehen; ihre Bewegungen ſind lebhaft, und ſie ſcheinen ſehr zum Scherz geneigt; ihre Geſichter, die etwas Zügelloſes, aber nichts Dummes haben, ſind häßlich und ſchmutzig, und zeichnen ſich durch kleine Augen und ſehr hervorſtehende Backenknochen aus; auf beiden Seiten des Mundes haben ſie Löcher, worin ſie mit blauen Glasperlen verzierte Wallroßknochen tragen, was ihnen ein fürchterliches Anſehen gibt. Das Haar hängt lang herunter, der Scheitel aber iſt kurz beſchoren, und Kopf und Ohren ebenfalls mit Glasperlen geſchmückt. Die Kleidung iſt aus Fellen, von dem Schnitt der in Kamtſchatka ſogenannten Parka, nur mit dem Unterſchied, daß ſie dort bis auf die Füße reicht, und hier kaum die Knie bedeckt, dabei tragen ſie lange Hoſen und kleine Halbſtiefel von Seehundsfell.

Obgleich der Thermometer um Mittag nur acht Grad Wärme zeigte, ſo hatten die Indianer doch jetzt ihren Sommer, und gingen größtentheils barfuß und faſt unbekleidet. Sie verſammelten ſich haufenweiſe, und da ich noch viele Baydaren aus W hinzukommen ſah, ſo hielt ich es für rathſamer, um nicht mit fünfzehn Mann gegen einige hundert Amerikaner kämpfen zu müſſen, an Bord zu gehen, wohin unſere neuen Bekannten, unter lautem Jubel über die größere Schnelligkeit ihrer Baydaren, uns begleiteten. Am Ufer bemerkten wir einen runden, aus Stein erbauten Thurm, der ungefähr 3 — 4 Faden hoch war und einen Faden im Diameter hatte, und ich bedauerte ſehr, dieſen nicht näher unterſuchen zu können. Die Indianer wagten ſich nicht aufs Verdeck, hielten ſich aber nah am Schiff und verkauften uns viele Kleinigkeiten von ihrer Arbeit für Meſſer, Spiegel, Taback u. dgl.; Felle, deren ſie verſchiedene hatten, wollten ſie uns nicht überlaſſen, da wir ihnen keine langen Meſſer geben konnten, für die allein ihnen ſchwarze Füchſe feil waren. Das Handeln verſtehen ſie aus dem Grunde, ſie dingen ſehr, berathen ſich immer unter einander, und können ſich unendlich freuen, wenn ſie Jemand betrogen zu haben glauben; einige alte Weiber aber, welche ſich mit auf den Baydaren befanden, verſtanden das Feilſchen noch beſſer. Während des Handelns ward ſo viel geſcherzt und gelacht, daß es ſchien, als ob wir von luſtigen Südſee-Inſulanern, und nicht von ernſten Nordländern umgeben wären. Ihre Waffen beſtehen aus Lanzen, Bogen, Pfeilen und einem zwei Fuß langen Meſſer in einer Scheide; dieſe militairiſche Ausrüſtung, die ſie nie ablegen, beweiſt, daß ſie mit andern Völkern in unaufhörlichen Kriegen ſtehen. Ihre, ſehr gut aus Eiſen gearbeiteten Lanzen, gleichen denen, welche von den Ruſſen an di Tſchuktſchen verhandelt werden; auch die Glasperlen, mit denen ſie ſich ſchmücken, ſind von derſelben Gattung, wie man ſie in Aſien trägt; woraus erhellt, daß ſie mit dieſen in Handelsverbindungen ſeyn müſſen.

Um ſieben Uhr erhob ſich ein leichter Wind aus S den ich ſogleich benutzte, die Anker lichten ließ und meinen Lauf der Straße zu nahm. Die Amerikaner, welche uns auf ihren Baydaren folgten, zeigten auf ihre Felle, indem ſie uns durch Zeichen zu verſtehen gaben, daß wir dort, wo wir jetzt hingingen, viele dergleichen finden würden; dabei wiederholte einer von ihnen ſehr oft die Worte: Janni-ö-ö! und zeigte bald auf das Schiff, und bald auf die Einfahrt. Die Breite unſeres Ankerplatzes betrug nach der Schiffsberechnung 66° 42′ 30″, Länge nach den Chronometern 164° 12′ 50″. Während wir vor Anker lagen, lief der Strom immerfort nach NO 1¾ Meile die Stunde. Mit Untergang der Sonne verließen uns die Amerikaner, und wir ſegelten die Nacht in öſtlicher Richtung, indem die zunehmende Tiefe unſere Hoffnungen erhöhte. Die ganze Nacht war ich nicht vom Verdeck gewichen, und erwartete den Morgen mit Ungeduld.

Den 2ten Auguſt. Bei Tagesanbruch war unſere Erwartung aufs höchſte geſpannt; ich ſchickte einen Matroſen auf den Maſt, und dieſer kündigte uns in O noch immer freie See an. Im Norden ſahen wir ein hohes Land, das ſeine Richtung nach Oſten nahm, und eine Fortſetzung deſſelben war, welches uns geſtern vom Ankerplatze in N lag.

Da jetzt auch im S ein niedriges Land, welches ebenfalls ſeine Richtung nach O nahm, entdeckt ward, ſo durften wir nicht mehr zweifeln, daß wir uns wirklich in einem breiten Kanal befanden, worüber unſere Freude unbeſchreiblich war, um ſo mehr, da wir in Oſten noch immer reine See vor uns ſahen. Wir waren gezwungen, zu laviren, als der Wind ſich jetzt nach SO wandte. Das Wetter war ſchön, die Breite am Mittag betrug 66° 35′ 18″, die Länge 162° 19′. Um fünf Uhr Abends erblickten wir ſchon an mehreren Punkten Land, und unſere Hoffnung beruhte nur noch auf eine offene Stelle zwiſchen hohen Gebirgen.

Den 3ten. Während der Nacht erreichten wir dieſe Stelle, mußten aber, des trüben Wetters wegen, die Anker über lehmigten Grund, auf acht Faden Tiefe fallen laſſen. Als es ſich am Mittag aufklärte, fanden wir uns vor einer fünf Meilen breiten Oeffnung, deren Ufer aus hohem felſigtem Lande beſtanden. Noch immer gaben wir die Hoffnung, doch vielleicht eine Paſſage ins Eismeer zu entdecken, nicht auf, beſonders da die Straße bis an den reinen Horizont fortzulaufen ſchien. Ebbe und Fluth wechſelten regelmäßig, und der Strom lief ſtärker heraus als hinein. Die Anker wurden gelichtet, wir ſegelten der Straße zu, und als wir die Enge paſſirt waren, ließ ich ſie wieder auf ſieben Faden Tiefe fallen. Ich fand den Ankerplatz über lehmigten Grund außerordentlich ſicher. Die Leſer finden ihn auf der hierzu gehörigen Karte genau angezeigt. Das Land, welches uns im Hineinſegeln rechts lag, war eine Inſel, von ſieben Meilen im Umfange. Im Norden lag zwar offenes Meer, vor uns, aber meine Hoffnung, weit dahin vorzudringen, verringerte ſich, als das zum Sondiren ausgeſchickte Boot, nirgend über 5 — 6 Faden Tiefe fand. Ich beſchloß heute meine Mannſchaft ausruhen zu laſſen, um morgen mit friſchen Kräften eine Unterſuchung der Straße oder Bucht zu unternehmen; und während dazu die Anſtalten getroffen wurden, machten wir eine Spazierfahrt nach der Inſel, die ich nach unſerm Naturforſcher, Chamiſſo benannte. Ich verſäumte nicht, meine Chronometer, künſtlichen Horizont und Azimut-Kompaß dahin mitzunehmen; was die Abweichung der Magnetnadel betrifft, erhielten wir falſche Reſultate. Am öſtlichen Theil der Inſel erſtreckte ſich eine niedrige Landzunge, auf welcher wir die Abweichung 1° öſtlich fanden, die gegenſeitigen Pellungen welche von der Spitze der Inſel nach den Schiffe, und von dort nach der Inſel genommen wurden, gaben die Abweichung auf der Spitze derſelben 20° weſtlich; die Abweichung auf dem Schiffe durch wiederholte Obſervationen gab 31° 9′ öſtlich, da dieſe mit derjenigen übereintrifft, welche wir außerhalb der Bay beobachtet hatten, ſo kann man ſie als die richtigſte annehmen. Ohne Zweifel enthält die Inſel Chamiſſo viel Eiſen, und das iſt die Urſache unſerer falſchen Reſultate. Wir hatten von der Spitze der beträchtlich hohen Inſel eine weite Ausſicht; das Land in S ſchien ſich überall zu vereinigen, in N ſah man nichts als offene See, in O iſt die Inſel Chamiſſo vom feſten Lande durch einen Kanal getrennt, der an der engſten Stelle fünf Meilen breit iſt. Das uns umgebende Land war felſig und hoch, Schnee ſah man nirgend, die Höhen waren mit Moos bedeckt, und an den Ufern wuchs üppiges Gras. Von der nämlichen Beſchaffenheit war die Inſel Chamiſſo, wo wir jetzt ein grünes Plätzchen erwählt hatten, um unſern Thee darauf zu trinken. Ich geſtehe gern, daß ich mich ſelten heiterer gefühlt habe, als auf dieſem Platze, wozu der Gedanke: du biſt der erſte Europäer, der dieſes Land betritt, wohl viel beigetragen haben mag.

Das Wetter war bei einer Wärme von 12° (eine Höhe, die der Thermometer außerhalb des Sundes nie erreichte) ungemein ſchön. Wir fanden auf unſerer Landzunge unter der Erde, mehrere mit Blättern ausgelegte und mit Seehundsfleiſch gefüllte Vorrathskammern; wahrſcheinlich alſo haben die Amerikaner bei ihren Jagdpartieen hier ihre Station, und um die Gegend zu bezeichnen, haben ſie eine kleine Piramide ſchlecht von Stein aufgebaut. Die Inſel, welche nur Einen Landungsplatz hat, ſteigt beinahe perpendiculär aus dem Waſſer empor; die Felſen rund umher und die Inſeln an der weſtlichen Seite ſind von unzähligen Seepapageyen bewohnt, und die vielen Eierſchaalen, die wir auf unſern Spaziergängen ſahen, deuten auf Füchſe, welche die Neſter zerſtören. Haſen und Rebhüner gab es hier in Menge, und vorüberziehende Kraniche ruheten auf dieſer Inſel aus. Auf Stellen, die vor dem N Winde geſchützt ſind, wachſen einige 2 — 3 Fuß hohe Weiden, die einzigen Bäume, welche wir überhaupt in der Beeringsſtraße ſahen. Als wir aufs Schiff fuhren, bemerkten wir noch einige Seehunde, die ſich an der weſtlichen Seite der Inſel auf großen Steinen gelagert hatten.

Den 4ten Auguſt um ſechs Uhr Morgens verließ ich in Geſellſchaft der Herren Gelehrten und des Lieutenants Schiſchmareff den Rurick auf zwei Böten, verſehen mit Waffen und Lebensmitteln auf einige Tage; vorher nahm ich einige Höhen für die Chronometer, und fand die Länge unſeres Ankerplatzes 161° 42′ 20″, die Breite, nach mehreren Obſervationen 66° 13′ 25″. — Das Wetter war ſchön, es wehte ein ſchwacher S Wind, wir ſpannten alle Segel auf, doublirten das uns in NW liegende Vorgebirge, und richteten dann, indem wir uns dem Lande nahe hielten, unſern Lauf nördlich längs der Küſte. Wir fanden fünfzig Faden vom Lande 2½ — 3 Faden Tiefe auf ſehr gutem Boden. Gewiß können hier ſo ſicher wie im beſten Hafen Schiffe vor Anker liegen und Reparaturen vornehmen, beſonders da die Tiefe es an mehreren Stellen erlaubt, ganz in der Nähe des Landes zu liegen. Bis zum Mittag hatten wir vierzehn Meilen zurückgelegt, und ich ließ landen, um die Mittagshöhe zu nehmen. Das Land war hoch und felſig, und vom Gipfel eines kleinen Berges den wir beſtiegen, machten wir die Entdeckung, daß wir uns auf einer ſchmalen Landzunge befanden, und daß das Land in N ſich mit dem in O zu vereinigen ſchien; eine höchſt traurige Ueberraſchung für uns! Indeß blieb uns noch immer ein Fünkchen Hoffnung übrig, da die gänzliche Vereinigung nicht ſichtbar war. — Nachdem wir hier gehörig Winkel und Peilung zur Aufnahme der Küſte genommen, richteten wir den Lauf öſtlich, der gegenüberliegenden zu; in der Mitte des Fahrwaſſers hatten wir 5 — 6 Faden Tiefe, dieſe aber nahm, als wir dem Lande näher kamen, ſo ſtark ab, daß ich, aus Furcht auf den Grund zu gerathen, nach N lenkte, gerade dem Lande zu, das wir am Mittag vom Gipfel des Berges geſehen hatten, und als wir uns dieſem bis auf hundert Faden genähert, blieb uns wieder nur ein Faden Tiefe. Es war ſchon ſpät, meine Leute waren ſehr ermüdet, ich ließ alſo die Barkaſſe hier ankern, und wir fuhren mit der Baydare *) ans Land; da indeß auch ſelbſt dieſe nicht ganz nahe heran konnte, ſo mußten wir noch zwanzig Faden durchs Waſſer waten. Hier wurden gleich Anſtalten zum Nachtlager gemacht, und aus dem engliſchen Patentfleiſche eine Suppe gekocht, welche uns herrlich ſchmeckte, und bei dem kühlen Abend auch ſehr wohl that. Die Inſel Chamiſſo lag uns im S achtzehn Meilen entfernt; überall, ausgenommen in O wo noch eine Strecke offen ſchien, ſahen wir Land, und ich mußte meine ſchöne Hoffnung,

*) Ein großes offenes, ganz flaches, von Seelöwenhäuten verfertigtes Boot. Auf dem Lande ſelbſt gebrauchen es die Kamtſchadalen und alle Nordamerikaner, wie Zelte, was ich auf meinen Excurſionen oft nachgemacht, und gut gefunden habe. Dieſe Baydare hatte ich in Kamtſchatka machen laſſen, in der Abſicht, ſie in der Beeringsſtraße zu brauchen.

eine Durchfahrt zu finden, leider! aufgeben. Ich glaubte jetzt, da das Waſſer in der Bay gar nicht ſalzig war, wenigſtens noch einen breiten Fluß zu finden, auf den wir tief ins Land dringen könnten. Das Land befriedigte uns wenig; es erhebt ſich am Ufer gleich zu einer Höhe von 120 Fuß, und läuft dann, ſo weit das Auge reicht, in einer moosbedeckten Ebene fort; nur am Abhange des Ufers wächſt etwas Gras. In der Nacht hatten wir Sturm und Regen, waren aber vor beiden durch unſere Baydare geſchützt.

Den 5ten Auguſt. Das Wetter war ſchlecht, ich verſchob die Unterſuchung nach Oſten auf einen günſtigeren Tag, und wir kehrten zurück aufs Schiff.

Den 6ten. Heute unterſuchte ich die Paſſage in O von der Inſel Chamiſſo, und fand nicht über fünf Faden Tiefe im Fahrwaſſer.

Den 7ten um acht Uhr verließen wir bei einem friſchen SO Winde den Rurick, um den öſtlichen Theil der Bucht zu unterſuchen. Am Mittag waren wir ſchon ſo weit vorgedrungen, daß wir deutlich ſahen, wie das Land ſich überall vereinigte; noch eine gute Meile davon entfernt, hatte die Tiefe ſchon bis auf fünf Fuß abgenommen, und auch die Hoffnung, einen Fluß zu entdecken, verſchwand. Glücklicherweiſe fanden wir noch eine zum Landen bequeme Stelle, indem der Strom eine kleine Landzunge gebildet, wo es tief genug war, um mit der Barkaſſe heran zu kommen, und ich beſchloß, die Nacht hier zu bleiben. In der Nähe unſeres Landungsplatzes befanden ſich zwei kleine Hütten, einige Fuß erhöht, jede auf vier Säulen ruhend, und bedeckt mit einer Wallroßhaut. Dieſe Hütten ſchienen nicht ſowohl zu immerwährenden Wohnungen, als zu Magazinen für Inſtrumente und Jagdgeräthſchaften beſtimmt zu ſeyn; wir fanden hier ganz allerliebſt gearbeitete Waffen; ich nahm einige Pfeile, und legte an ihre Stelle mehrere Meſſer und ein Beil hin, auf deſſen Stiel der Name: Rurick und die Jahrszahl eingeſchnitten war. Vermuthlich beſuchen die Amerikaner dieſen Ort zur Jagdzeit. Sie mögen auch wohl Renuthiere halten; denn wir ſahen viele Hörner dieſer nützlichen Thiere am Ufer liegen. Das Land erhebt ſich vom Ufer wenig, erreicht aber eine beträchtliche Höhe, und iſt nur unten mit üppigem Graſe, oben aber mit Moos bedeckt.

Den 8ten. Wir hatten eine unangenehme Nacht unter Sturm und Regen überſtanden, und als auch der Morgen uns kein beſſeres Wetter verſprach, ſo beſchloß ich, an Bord zu ſegeln; kaum aber hatten wir die Hälfte des Weges zurückgelegt, ſo überfiel uns ein heftiger Sturm aus SO, die Barkaſſe zog viel Waſſer, und wir waren gezwungen, unſern eben verlaſſenen Landungsplatz wieder zu ſuchen. Ganz durchnäßt, ließ ich von Treibholz, welches wir hier, wie überall in Menge fanden, Feuer anmachen; wir trockneten unſere Kleider, und bereiteten uns eine erquickende Suppe. Es ſcheint, als hätte uns das Schickſal dieſen Sturm geſandt, um hier noch eine recht merkwürdige Entdeckung zu machen, die wir dem Doctor Eſchſcholz verdanken. Wir waren nämlich bei unſerm Aufenthalte viel umhergeſtiegen, ohne zu bemerken, daß wir auf lauter Eisbergen herumgingen. Der Doctor fand jetzt auf einer etwas weiteren Tour, einen Theil des Ufers herabgeſtürzt, und ſah mit Erſtaunen, daß das Innere des Berges aus reinem Eiſe beſtand. Auf dieſe Nachricht gingen wir alle, verſehen mit Schaufeln und Brechſtangen, um das Wunder näher zu unterſuchen, und gelangten bald an eine Stelle, wo das Ufer ſich faſt perpendiculär aus dem Meere zu einer Höhe von hundert Fuß erhebt, und dann immer höher werdend, weit fortläuft. Wir ſahen hier die reinſten Eismaſſen von hundert Fuß Höhe, welche unter einer Decke von Moos und Gras beſtehen, und nur durch eine furchtbare Revolution hervorgebracht ſeyn konnten. Die Stelle, welche durch irgend einen Zufall eingeſtürzt, jetzt der Sonne

...y gar nicht ſal-
...gen könnten. Das
... und läuft dann,
...rs wächſt etwas
...ſere Baydare ge-

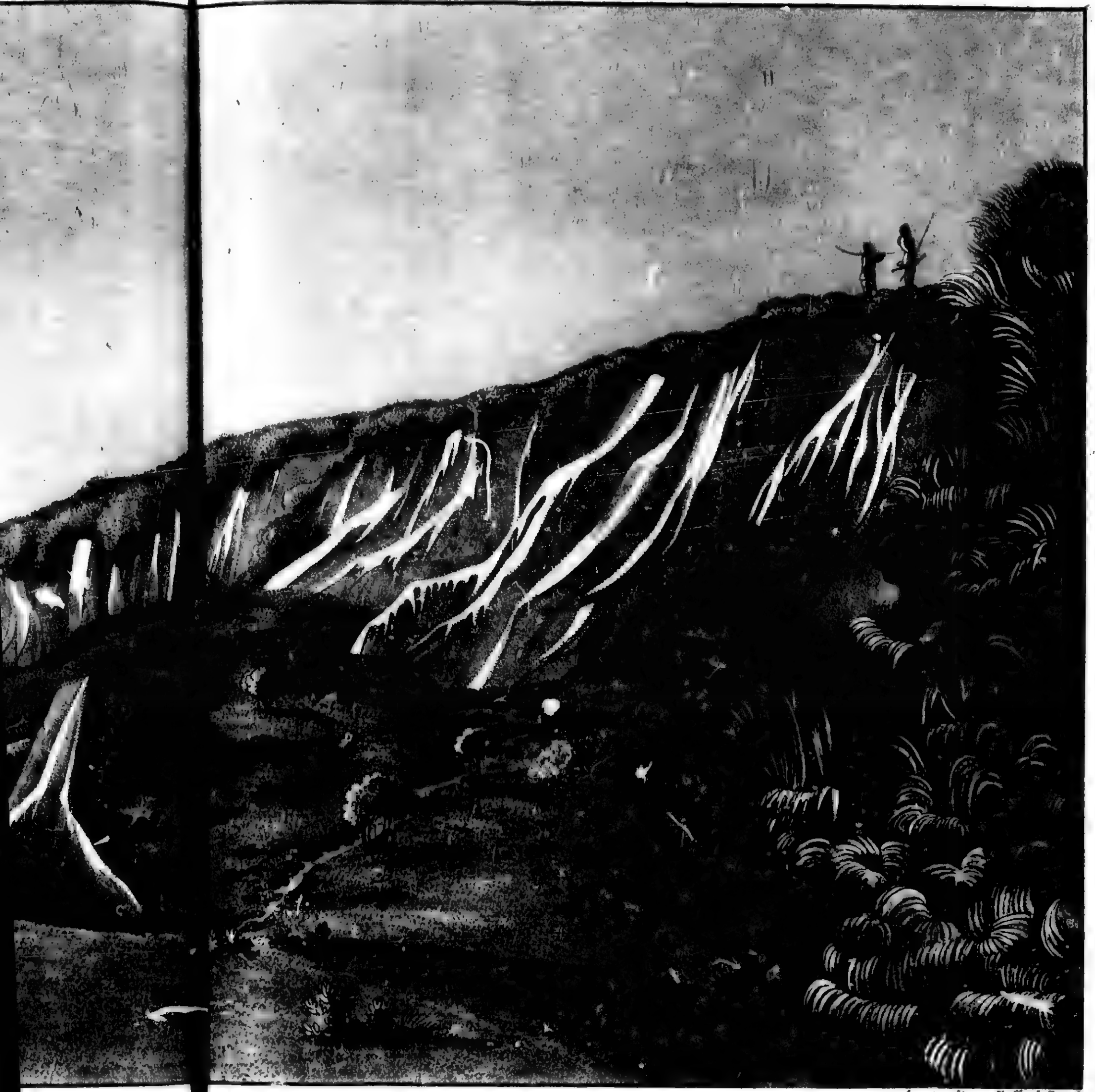
... Oſten auf einen

... fand nicht über

... um den öſtlichen
... daß wir deutlich
...tte die Tiefe ſchon
...ſchwand. Glück-
... kleine Landzunge
...chloß, die Nacht
...tten, einige Fuß
...ten ſchienen nicht
...ogeräthſchaften be-
...Pfeile, und legte
... und die Jahrs-
.... Sie mögen auch
...fer liegen. Das
... unten mit üppi-

...anden, und als
...eln; kaum aber
... SO, die Bar-
...atz wieder zu ſu-
...ge fanden, Feuer
... Es ſcheint, als
...tdeckung zu ma-
...fenthalte viel um-
...Doctor fand jetzt
...taunen, daß das
...ſehen mit Schau-
...eine Stelle, wo
..., und dann im-
...ert Fuß Höhe,
...Revolution her-
...jetzt der Sonne

Die Eisberge im Kotzeb



in Aquat. geätzt v. P. Skerl Dresd.

…berge am Kotzebue Sunde.

un
Be
Sc
Gr
ten
üpp
hie
und
an
die
ein

erfu
r i c
den
Die
kung
werk
terſu
man
Waſ
und
ſchie
mäß
ken

trüb
und
lieg
Küſ
falle
den
hoh

ſuch
Hu
mac
dieſ
oba
den

und der Luft Preis gegeben iſt, ſchmilzt, und es fließt viel Waſſer ins Meer. Ein unbeſtreitbarer Beweis, daß es Ureis war, was wir ſahen, ſind die vielen Mamuthknochen und Zähne, die durchs Schmelzen zum Vorſchein kamen, und worunter ich ſelbſt einen ſehr ſchönen Zahn fand. Ueber den Grund eines ſtarken Geruchs, der dem gebrannten Horne ähnlich und uns in dieſer Gegend auffiel, konnten wir keine Aufklärung finden. Die Decke dieſer Berge, auf welcher bis zu einer gewiſſen Höhe das üppigſte Gras wächſt, iſt nur ½ Fuß dick, und beſteht aus einer Miſchung von Lehm, Sand und Erde; hierunter ſchmilzt das Eis allmälig weg, die Decke wird herabgeriſſen, und grünt unten luſtig fort; und ſo kann man vorausſehen, daß nach einer langen Reihe von Jahren, der Berg verſchwunden, und an ſeiner Stelle ein grünes Thal ſich gebildet haben wird. Nach einer guten Obſervation fanden wir die Breite der Erdzunge 66° 15′ 36″ N, auch hier erhielten wir für die Abweichung der Magnetnadel ein falſches Reſultat — 13° weſtlich.

Den 9ten Auguſt. Wir verließen Morgens um ſechs Uhr bei ſchönem Wetter dieſen Ort, und ich erfuhr bei meiner Ankunft am Schiff, daß ſich während unſerer Abweſenheit zwei Baydaren dem Rurick genähert, ſogleich aber durch einen Flintenſchuß wieder verſcheucht waren, da ich den Befehl gegeben hatte, der zurückgebliebenen geringer Mannſchaft wegen, keine Amerikaner in die Nähe zu laſſen. Die Bay nannte ich nach unſerm Arzt, Eſchſcholz, da er es war, der dort die merkwürdige Entdekkung gemacht. Sie ſcheint unbewohnt, und nur zu gewiſſen Jahreszeiten, der Jagd wegen, beſucht zu werden. Ich zweifle nicht, daß ſich zwiſchen den hohen Gebirgen ein Fluß befinde, was aber zu unterſuchen, die Untiefe nicht erlaubte. Im Hintergrunde des öſtlichen Theils der Eſchſcholz-Bay, ſieht man ein hohes Gebirge ſich erheben. Die Ebbe dauert hier nur ſieben und die Fluth fünf Stunden; das Waſſer hebt ſich beim Vollmonde bis auf ſechs Fuß, hat um ſechs Uhr Nachmittags den höchſten Stand, und der Strom läuft während der Ebbe 1¾, und während der Fluth 1¼ Meile die Stunde, eine Verſchiedenheit, die wahrſcheinlich durchs ſchmelzende Eis bewirkt wird. Ebbe und Fluth wechſeln regelmäßig, der Strom läuft ſtärker heraus als hinein, und beträgt bisweilen zwei Knoten. Bei dem ſtarken Sturm aus SO am achten Auguſt ſtand der Barometer auf 30. 00 Zoll.

Den 10ten. Meine Abſicht, die Bay mit Tagesanbruch zu verlaſſen, ward durch Regen, und ſo trübem Horizonte, daß kein Land zu ſehen war, vereitelt. Um vier Uhr Nachmittags ward es heiterer, und wir verließen die Eſchſcholz-Bay mit friſchem SSO Winde. Ich wünſchte jetzt, das uns in S liegende Land zu unterſuchen, richtete daher den Lauf dort hin, und ließ, theils um keine Biegung der Küſte zu verfehlen, theils um Morgens die Aufnahme derſelben fortzuſetzen, als es dunkelte, die Anker fallen. Das Land in S lag uns in einer Entfernung von ſieben Meilen, die Tiefe betrug ſieben Faden über lehmigen Boden; die Inſel Chamiſſo lag uns NO 41° 18½′ Meile entfernt. Ein auffallend hoher Berg, deſſen Gipfel die Form einer Mütze hatte lag uns NO 82°.

Eine Baydare mit acht Menſchen, worunter wir einen ſchon früher geſehen zu haben glaubten, beſuchte uns; die Amerikaner behandelten uns aber ſehr geringſchätzig, indem ſie uns nur kleine Fetzen von Hunde- und Rattenfellen zum Tauſch boten; als ſie bemerkten daß wir uns über ihre Waaren luſtig machten, lachten ſie ſelbſt herzlich mit, beſprachen ſich viel unter einander, und riethen uns endlich, dieſe Läppchen in den Naſen und Ohren anzubringen. Auch dieſe wagten ſich nicht an Bord, ſondern beobachteten, immer zur Flucht bereit, jede unſerer Bewegungen, und verließen uns ſehr vergnügt, nachdem ich ihnen einige Meſſer geſchenkt hatte.

Den 11ten Auguſt. Um vier Uhr Morgens gingen wir bei heiterem Wetter unter Segel. Ich richtete den Lauf längs der Küſte W S W, denn die Unterſuchung nach O hielt ich für überflüſſig, da ich von der Spitze der Inſel Chamiſſo, deutlich die Vereinigung des Landes geſehen hatte. Wir näherten uns bald einem Vorgebirge, das mir den Eingang in eine Bay zu bilden ſchien; da ich aber beim Umſchiffen meinen Irrthum einſah, nannte ich es: Cap Betrug. Dieſes Vorgebirge, welches aus einem hohen, runden, ſenkrecht aus dem Meere ſteigenden Felſen beſteht, iſt ſehr bemerkbar. An ſeinem Ufer waren eine Menge Baydaren, wovon ſich uns einige näherten, um Kleinigkeiten zu erhandeln; und aus der Fertigkeit der Amerikaner im Betrügen, ſah ich, daß ich doppelte Urſache hatte, es Cap Betrug zu nennen. Diesmal waren ein Paar junge Mädchen dabei, die mit blauen Glasperlen in den Ohren, nicht übel ausſahen, obzwar ihre Kleidung wenig von der männlichen unterſchieden war, und ſie dicke Ringe von Eiſen oder Kupfer um die Arme trugen; ihr langes Haar war in Flechten um den Kopf gebunden. Sobald wir Cap Betrug umſchifft hatten, ward das Land niedrig, und verlor ſich in S; in weiter Ferne erſchienen uns dort hohe Berge, und ich richtete, in der Hoffnung vielleicht einen beträchtlichen Fluß zu finden, meinen Lauf dahin; mußte aber, weil die Tiefe merklich abnahm, um zwei Uhr Nachmittags die Anker auf fünf Faden fallen laſſen. In W in einer Entfernung von ſechs Meilen, lag ein niedriges Land, welches ſeine Richtung nach N und alsdann nach N O nahm; in S O ſah man das hohe Land, das in der Gegend von Cap Betrug liegt, und von da ſich nach W erſtreckt, wo es ganz niedrig ward; in S W war nichts als offene See. Ich muß hier zweier Berge erwähnen, die uns bei unſerer Aufnahme als feſte Punkte dienten, da ſie, höher als die übrigen, immer hervorragten. Der eine lag uns jetzt S O 14° und iſt unverkennbar durch ſeinen Gipfel, welcher die Geſtalt von zwei Eſelsohren hat, woher er auch den Namen: die Eſelsohren, erhielt, der zweite, deſſen Gipfel einen beträchtlichen Umfang einnimmt, lag uns S W 47°; er läuft in horizontaler Richtung fort, und man glaubt auf ihm die Ruinen eines zerſtörten Schloſſes zu ſehen, wovon nur einige Thürme übrig ſind; dieſe aber erkannte ich ſpäter für ſteinerne Säulen, denen gleich, die Saritſcheff an der Küſte des Eismeers gefunden. Dieſen Berg nannte ich: den Teufelsberg. — Da mir bei dem ſchönen Wetter jeder Augenblick koſtbar war, ſo ließ ich ſogleich zwei Böte ausrüſten, und trat mit meiner ganzen Geſellſchaft die Fahrt in eine Gegend an, wo eine Meeresöffnung zu ſeyn ſchien. Freilich war es für heute zu ſpät, um etwas zu unterſuchen, das aber ſollte, nachdem wir am Lande übernachtet, mit Tagesanbruch vor ſich gehen; kaum aber hatten wir uns 200 Faden vom Schiffe entfernt, ſo überfiel uns ein dichter Nebel, der uns zum Rückzuge zwang. Wir beobachteten den Strom, der mit einer Schnelligkeit, welche $1\frac{1}{2}$ Knoten betrug, ſieben Stunden aus der Oeffnung, und vier Stunden wieder hinein lief.

Den 12ten Morgens um vier Uhr, unternahmen wir bei ſchönem Wetter die Fahrt zu der Oeffnung zum zweiten Male, mußten aber, da die Tiefe ſtark abnahm, einen andern Weg einſchlagen, der uns einem Lande zuführte das ſechs Meilen von unſerm Schiffe entfernt in W lag. Wir landeten in der Nähe eines kleinen Fluſſes, der ſeinen Urſprung aus der See zu haben ſchien; und fanden das Land, obzwar es ziemlich hoch lag, ſumpfig. Hier theilte ſich unſere Geſellſchaft: ich verfolgte mit dem Lieutenant Schiſchmareff die Küſte nach S zu, um vielleicht bis an die Oeffnung vorzudringen; die Herren Naturforſcher ſchlugen den Weg ins Land ein, um zu botaniſiren, und die zurückbleibenden Matroſen ſollten unterdeß eine Mahlzeit zubereiten. Nach einem Marſch von ungefähr vier Meilen, erreichten wir ein Cap, wo das Land ſeine Richtung plötzlich von S nach W nahm, und beträchtlich höher

ward; von einem Hügel ſah ich in W einen breiten Arm, der ſich aus dem Meere ins Land ergoß, ſich dort in vielen Krümmungen zwiſchen den Bergen ſchlängelte, und mir Hoffnung machte, ihn in Böten befahren und tief ins Land dringen zu können. Wir bemerkten zugleich, daß die Tiefe, welche in der Mitte des Arms noch zuzunehmen ſchien, ſchon am Ufer für unſere Böte hinlänglich war; ſeine Breite war zwiſchen 1 und 1½ Meile, der Strom wechſelte regelmäßig, und lief an manchen Stellen wenigſtens zwei Knoten. Jetzt entdeckten wir in einer Entfernung von 300 Schritten eine Hütte, aus welcher zwei Amerikaner, der Eine bejahrt, der Andere ein Knabe von 16 Jahren, beide mit Bogen, Pfeilen und Lanzen bewaffnet, uns entgegen kamen. Nachdem ſie von ihrer Hütte aus, die Hälfte des Weges gegen uns zurückgelegt, beſtiegen ſie einen Hügel, wo ſie eine feſte Poſition nahmen, darauf ſpannten ſie ihre Bogen und richteten die Pfeile auf uns, indem der Alte uns mit brüllender Stimme etwas zurief. Da wir noch drei Matroſen bei uns hatten, und dieſe überlegene Macht ſie vielleicht erſchreckte, ſo befahl ich den Uebrigen zurückzubleiben, legte meine Waffen ab, und ging dem Helden allein entgegen; kaum ſahen ſie mich waffenlos, als ſie auch die ihrigen von ſich warfen. Wir umarmten uns herzlich, brachten unſere Naſen mehrere Male in eine ſtarke Berührung, und ich legte meine freundſchaftliche Geſinnung durch Meſſer und Spiegel, welche ich ihnen ſchenkte, klar an den Tag. Dennoch konnten ſie ſich einer geheimen Furcht nicht erwehren, und als ich vollends meine Leute herbeirief, ſtieg ihr Mißtrauen aufs Höchſte; ſie richteten ſogleich ihre Bogen auf meine Begleiter, und brüllten wie vorhin. Ich ſchickte jetzt die Matroſen zurück, und gab dem Lieutenant Schiſchmareff einen Wink, unbewaffnet zu mir zu kommen; dieſer wurde ſofort empfangen, wie ich, und ſie nöthigten uns in ihre Wohnung. Wir traten in ein kleines Zelt von Wallroßhäuten, in der Form eines Conus verfertigt, wo das Weib mit zwei Kindern in der Ecke ſaß. An der Seite des Lagers befanden ſich zwei Böte, ein ganz kleines, wie die auf den Aleuten, und ein großes für zehn Menſchen, welches dazu diente, das Zelt ſammt der ganzen Wirthſchaft, von einem Ort zum andern zu transportiren. Daß ſie ſich mit der Jagd beſchäftigen, bewieſen mir verſchiedene Felle, die dort in Menge lagen. Der 16jährige Knabe, ein Sohn des Hauſes, mit einem angenehmen, lebhaften Geſichte, das viel Neugier ausdrückte, war beſonders aufmerkſam, als er bemerkte, daß wir ihre Benennungen verſchiedener Gegenſtände aufſchrieben; er machte ſich ein Vergnügen daraus, uns allerlei Dinge zu nennen, und ſah emſig zu, wenn wir die Worte aufs Papier brachten. Die Frau des Amerikaners ſchien für nichts Sinn zu haben, als für meine blanken Knöpfe, welche ſie heimlich abzudrehen ſuchte, und als das nicht gelang, ihre Kinder abſchickte, die ganz in Felle gehüllt, wie zwei junge Bären an mir herumkrochen, indem ſie verſuchten, ſie mir abzubeißen. Um meine Knöpfe zu retten, ſchenkte ich ihr einen Spiegel; aber das gab argen Streit, denn die ganze Familie wollte zugleich hinein ſehen, und dazu war er offenbar zu klein; ich legte mich endlich ins Mittel; einer nach dem andern mußte ſein Geſicht beſchauen, und jeder ſuchte den Fremdling hinter dem Spiegel, weil er ſich ſelbſt nicht erkannte. Der Wirth breitete jetzt außerhalb des Zeltes ein Wallroßfell aus, worauf er uns zu ſitzen nöthigte, ſchenkte dann jedem von uns ein Marderfell, und empfing Gegengeſchenke, worunter der Taback ihm beſonders lieb war. Das Weib war, wie wir früher ſchon andere geſehen hatten, mit kupfernen und eiſernen Ringen um den Armen, und Glasperlen im Haar geſchmückt. Ich gab mir viele Mühe, meinem Amerikaner begreiflich zu machen, daß ich zu wiſſen wünſchte, wie weit ſich dieſer Arm wohl erſtrecke. Endlich verſtand er mich, und machte mir ſeine Antwort durch folgende Pantomimen begreiflich: er ſetzte ſich auf die Erde, und ruderte eifrig mit den Armen; dieſes Geſchäft unterbrach er neun Mal, indem er eben ſo oft die Augen ſchloß

und den Kopf in die Hand legte. Ich erfuhr alſo, daß ich neun Tage brauchen würde, um auf dieſem Arm ins offene Meer zu gelangen; ſchenkte ihm in der Freude meines Herzens noch einige Meſſer, und wir eilten zu unſern Böten, begleitet von Vater und Sohn, welche auf meinen Vorſchlag beide mitgingen. Der Alte war von mittlerem Wuchſe, ſtarkem Körperbau und geſundem Anſehen; die hervorſtehenden Backenknochen und ſehr kleine Augen, hatte er mit allen hieſigen Einwohnern gemein, ſo wie die beiden mit Wallroßknochen gezierten unter der Unterlippe befindlichen Löcher; dieſe gewähren beſonders einen widerwärtigen Anblick, wenn die Knochen herausgenommen werden, weil dann der Speichel immerfort über das Kinn herabfließt. Beide begleiteten uns in leichten Fellhemden, geſchornen, unbedeckten Köpfen, und barfuß; der Vater mogte 40 Jahr alt ſeyn. — Wir unterhielten uns auf dem Wege lebhaft, und ſammelten viele Worte ihrer Sprache, welche Aehnliches mit denen haben, die Cook in Norten-Sund geſammelt. Auf meine Frage, wo er die blauen Glasperlen, ein abgenutztes Meſſer, und dergleichen europäiſche Waaren herhabe, zeigte er auf den Eingang des Sundes, wo auf Böten Menſchen zu ihnen kommen, die Perlen, Taback, auch Holz zu ihren Bogen und Pfeilen gegen Felle und fertige Kleidungsſtücke vertauſchen. Ihre Art zu handeln, wußte er mir ſehr anſchaulich zu machen: der Fremde nämlich legt zuerſt einige Waaren ans Ufer und entfernt ſich, der Amerikaner kommt, beſieht die Sachen, legt dann ſo viele Felle daneben, als er ungefähr dafür geben will, und geht auch zurück; hierauf nähert ſich wieder der Fremde, unterſucht, was man ihm geboten, und nimmt, wenn er zufrieden iſt, die Felle mit, indem ſeine Waare da bleibt, oder läßt, im entgegengeſetzten Falle, alles liegen, entfernt ſich noch einmal, und erwartet eine Zulage des Käufers. Auf dieſe Art ſcheint mir der ganze Handel ſtumm und wortlos fortzugehen, und es iſt keinem Zweifel unterworfen, daß die Tſchuktſchen hier die Felle für den ruſſiſchen Handel eintauſchen. Meine drei Matroſen ſtießen jetzt zu uns, zum großen Schreck der Amerikaner, welche gleich davon laufen wollten, ihr freundliches Benehmen aber beruhigte ſie bald ſo ſehr, daß wir Arm in Arm, unter Lachen und Scherzen, weiter wanderten; dieſe Stimmung ſchien mir indeß von Seiten der Wilden etwas erzwungen. Unſere Unterhaltung ward durch die Erſcheinung eines Thieres unterbrochen, das in vieler Hinſicht den Eichhörnchen gleicht, aber viel größer iſt, und in der Erde lebt. In Sibirien heißt es Gewraſchka; die Amerikaner, welche aus den Fellen dieſer Thiere, die man hier häufig findet, ihre recht hübſchen Sommerkleider verfertigen, nannten es Tſchikſchi. Wir ſuchten es für unſere Naturalienſammlung einzufangen, was uns aber ohne die Hülfe unſerer Freunde, die im Laufen ſehr geübt waren, ſchwerlich gelungen wäre; dieſe brachten es uns triumphirend, und lachten herzlich über unſere Ungeſchicklichkeit. Indem wir weiter gingen, bemerkte ich eine Schnepfe, und der Wunſch, zu erfahren, ob unſere Begleiter mit dem Feuergewehr bekannt wären, und was der Schuß für einen Eindruck auf ſie machen würde, bewog mich, ſie zu erlegen. Der Knall verurſachte ihnen den größten Schreck, ſie ſahen einander an, und wußten nicht, ob ſie bleiben, oder davon laufen ſollten; als ſie aber bemerkten, daß ihnen ſelbſt nichts geſchehen war, faßten ſie den Muth, ſich vorſichtig nach meiner Flinte umzuſehen; der Alte aber, welcher bis dahin ſelbſt eine getragen, ohne zu ahnen, was er in Händen hatte, gab jetzt die Flinte ſchnell dem Eigenthümer zurück. Die zerſchmetterte Schnepfe, welche er nicht anzurühren wagte, hatte ihm die höchſte Ehrfurcht vor das ſchreckliche Inſtrument eingeflößt, und ſie konnten beide nicht aufhören, ihr Erſtaunen über dieſe außerordentliche Begebenheit zu äußern. Wir waren unſerm Lagerplatze ſchon ziemlich nahe, als uns Herr Choris mit ſeinem Buche begegnete, worin er verſchiedene Amerikaner aus dieſer Gegend gezeichnet hatte. Unſere Freunde freuten ſich ſehr darüber, geriethen aber ganz außer ſich, als jetzt Herr Choris

im Gehen die Züge des Alten flüchtig aufs Papier brachte, und der Sohn hielt ſich den Bauch vor Lachen, als er das Geſicht ſeines Vaters gezeichnet ſah. Wir erreichten unſer Lager, fanden die Suppe bereit, und machten uns ohne Zeitverluſt darüber her, während unſere Freunde die Menge ihnen ganz fremder Sachen, welche ihnen jetzt in die Augen fielen, bewunderten; beſonders auffallend war ihnen der Gebrauch der Meſſer, Gabeln und Teller. Etwas Fleiſch und Zwieback das wir ihnen reichten, aßen ſie nicht, ſondern verwahrten es. Sobald wir unſere Mahlzeit geendet, wurde alles eingepackt, und wir ſegelten mit günſtigem Winde der Oeffnung zu. Die Amerikaner, welche am Lande blieben, hielten ſich noch lange in der Gegend auf, wo wir geſpeiſt hatten, und wir ſahen ſie emſig ſuchen, in der Hoffnung, daß wir etwas zurückgelaſſen, was Werth für ſie haben könnte.

Wir hatten das Vorgebirge, welches den Eingang in den Arm bildet, und wo das Land plötzlich ſeine Richtung nach Weſten nimmt, umſegelt. Vergebens waren aber unſere Bemühungen, weit hinauf zu dringen, da wir jeden Augenblick auf Untiefen ſtießen. Dennoch bin ich überzeugt, daß es da ein Fahrwaſſer geben muß, da die Tiefe oft dicht neben einer Unti —3 Faden betrug, und der Strom dabei zwei Knoten lief. Selbſt die vielen Untiefen ſind durch den ſtarken Strom entſtanden, und dieſer könnte unmöglich exiſtiren, wenn der Arm ſich bald ſchlöſſe. Die Ausſage des Amerikaners iſt alſo wahrſcheinlich richtig, und dieſer Arm läuft entweder bis Norten-Sund, oder vereinigt ſich mit der Schiſchmareffs-Bay. Nachdem wir uns einige Stunden mit dem vergeblichen Suchen einer Paſſage abgequält hatten, landeten wir nahe bei der Hütte unſeres Freundes; ich ließ ein Lager aufſchlagen, damit meine ganz ermüdeten Leute zur Ruhe kämen; uns gewährte die ans Land geſchleppte, umgeſchlagene Baydare Schutz, und allen war eine Taſſe Thee eine wahre Erquickung. Unſer Amerikaner ſchien etwas erſchrocken über die Nachbarſchaft; er packte gleich Haus und Geräthe ins große Boot, und verließ mit ſeiner Familie in aller Stille dieſe Seite des Ufers. Ich ſah, wie er auf dem Arme bald links bald rechts ruderte, wahrſcheinlich, um den ihm bekannten Untiefen auszuweichen, und wie er endlich nach vielen Krümmungen am jenſeitigen Ufer landete, wo der ungetreu gewordene Freund ſein Zelt aufſchlug.

Das Waſſer in dem Arme, welches wir öfter unterſucht hatten, war ſalzig wie Schneewaſſer. Man kann ſich kein ſchöneres Wetter denken, als wir heute hatten; kein Wölkchen trübte den Himmel, der ſo herrlich blau war, wie man ihn nur in höheren Breiten ſieht, und auch der Bewohner der Beeringsſtraße kann ſagen: die Natur iſt ſchön! — Gegen Abend wurde unſere angenehme Ruhe unterbrochen durch den Ruf der Schildwachen, welche uns acht Baydaren unter Segel meldeten. Dieſer Beſuch war uns zugedacht, und wir hatten ſie ſchon früher von einer Anhöhe bemerkt, wie ſie aus der Gegend des Cap Betrug unter Segel gingen; da indeß unſere Waffen in der beſten Ordnung waren, ſo konnten wir dieſer Erſcheinung mit Ruhe entgegen ſehen. Die Baydaren, jede mit zwölf Mann, landeten am ſüdlichen Vorgebirge des Arms, uns gerade gegenüber in der Entfernung einer kleinen Meile, und wurden ans Land gezogen, wo ſie gleich der unſrigen zu Zelten dienten. Die Amerikaner machten mehrere Feuer an, um welche ſie ſich lagerten; ihre Hunde, deren ſie viele mithatten, liefen am Ufer umher. Dieſe Nachbarſchaft konnte uns nun wirklich gefährlich werden, da meine ganze Mannſchaft bei dieſer Excurſion nur aus vierzehn Mann beſtand, und der Verluſt einiger meiner Matroſen, mich außer Stand geſetzt hätte, die Expedition zu vollenden. Dennoch bedurften wir jetzt einige Stunden der Ruhe; ich ließ alſo drei Schildwachen mit geladenem Gewehr, und dem Befehl, bei dem geringſten Verdacht zu feuern, ausſtellen, und wir Uebrigen lagerten uns, jeder mit einer geladenen Flinte auf den Boden; die Wilden ſaßen um ihre Feuer, ſchrien, und ließen Trommeln erſchallen.

IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)

6″

Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

Ich gab für jetzt die weitere Unterſuchung des Armes auf, da ſie, der Untiefen wegen, mir zu viel Zeit rauben konnte, und verſchob dieſe aufs künftige Jahr, wo ich ſie vermittelſt ganz kleiner Baydaren aus Unalaska, fortzuſetzen hoffte. Die Bay nannte ich: Bay der guten Hoffnung! weil ich wirklich hoffen durfte, hier recht merkwürdige Entdeckungen zu machen. Die Ufer am nördlichen Theil des Armes, erreichen eine beträchtliche Höhe, je weiter man aber nach N ins Land vordringt, deſto niedriger werden ſie, und man findet eine Menge kleiner Seen und Flüſſe. Das ſüdliche Ufer des Armes iſt und bleibt niedrig ſo weit das Auge reicht, und wird erſt in der Gegend des Teufelberges fünfzehn Meilen von hier gebirgig; überall iſt das Land grün, doch gibt es nirgends Geſträuch. Um 1 Uhr in der Nacht machten wir uns auf den Weg; noch brannte das Feuer der Wilden, noch erſcholl, in Begleitung der dumpfen Trommel, ihr Geſang, und dieſes, verbunden mit der finſtern Nacht, verbarg ihnen unſere Abfahrt. Nachdem wir uns aus dem Canal herausgearbeitet, nahmen wir den Weg dem Schiffe zu, wobei wir, da wir durchaus nichts ſehen konnten, uns nach der Lage des Landes zu richten ſuchten. Kaum hatten wir eine halbe Stunde gerudert, ſo geriethen wir auf eine Untiefe; es war die Zeit der Ebbe, alle Stellen, über die wir früher ganz bequem gefahren, hatten ſich in Sandbänke verwandelt, und um uns hörten wir die Brandung wüthen. Wir ruderten jetzt in einer andern Richtung, es dauerte aber nicht lange, ſo waren wir abermals auf einer Untiefe, wo die Brandung uns zu verſchlingen drohte; ein heftiger Wind machte unſere Lage gefährlich, das Boot zog viel Waſſer, wir alle waren von der Arbeit erſchöpft, und ich ſah keinen Ausweg dem Tode zu entrinnen, da wir jeden Augenblick erwarten mußten, daß das Boot von der Brandung erfaßt, umſchlagen würde. Die Baydare, auf welcher ſich unſere Gelehrten befanden, war von uns abgekommen, und einige Nothſchüſſe, die wir jetzt von dort hörten, machten unſere Lage noch viel ſchrecklicher; wir antworteten durch einen Musketenſchuß, aber helfen konnten wir nicht. Endlich kam uns allen der anbrechende Tag zu Hülfe, wir ſahen den Weg den wir zu nehmen hatten, um der Brandung zu entkommen, und die Baydare, ebenfalls dagegen kämpfend, war in unſerer Nähe. Die Matroſen ſtrengten jetzt ihre letzten Kräfte an, um gewaltſam die ſtarke Brandung zu durchſchneiden, (das einzige Mittel durchzukommen, ohne umgeworfen zu werden) und wir waren gerettet. Die Baydare welche aus Leder, und folglich leichter war, half ſich mit weniger Mühe durch. Wir ſahen jetzt das Schiff deutlich, aber die Entfernung betrug noch zwei Meilen, und meine erſchöpften Matroſen hatten kaum mehr die Kraft, dem heftigen, contrairen Winde entgegen zu arbeiten; endlich aber legte ſich auch dieſer, und wir erreichten, nach unglaublichen Beſchwerden, den 13ten Auguſt, Morgens den Rurick. Wir verdankten unſere Rettung allein dem Muthe der Matroſen, und es iſt mir erfreulich, hier öffentlich erklären zu können, daß ich während der ganzen Reiſe Urſache hatte, mit dem Betragen der ganzen Mannſchaft im höchſten Grade zufrieden zu ſeyn. Ihr unerſchrockener Muth und ihre Beharrlichkeit im Dienſte, haben mich immer erfreut, ihre Aufführung war exemplariſch, und an fremden ſowohl, als an bekannten Orten, ſah man ihr Beſtreben, nirgends einen üblen Eindruck zu hinterlaſſen. Auf dieſe Art kann auch ein beſchwerliches Unternehmen mit ruſſiſchen Matroſen ein Vergnügen werden. Als der Wind ſich um fünf Uhr Morgens ganz gelegt hatte, erhielten wir auf zwei Baydaren Beſuch von den Amerikanern, die bei dem Verkauf ihrer kleinen Arbeiten uns auf alle Weiſe zu prellen ſuchten, und herzlich lachten, wie ihnen das nicht gelingen wollte. Die allgemeine Regel, im Handel zuerſt die ſchlechteſte Waare vorzuzeigen, haben ſie ſich wahrſcheinlich von den Tſchuktſchen, und dieſe wieder von den ruſſiſchen Kaufleuten angeeignet. Als wir nichts mehr von ihnen haben wollten, holten ſie noch aus dem unterſten Raum ihrer Böte einige ſchwarze Füchſe hervor,

die wir aber nicht erhandeln konnten, da ſie ſie nur gegen große Meſſer hergaben. Einer von ihnen, ein junger, rüſtiger Mann, den ich für den Anführer hielt, weil ſeine Befehle pünktlich vollzogen wurden, wagte ſich, nachdem wir ihn ſehr eingeladen und ihm allerlei geſchenkt, aufs Verdeck; er war der Einzige unter den Bewohnern des Sundes, welcher dieſen Muth bewies. Sein Erſtaunen, bei dem Anblick der vielen neuen Gegenſtände, war unbeſchreiblich; ſtumm ſah er nach allen Seiten umher, und ſchon nach einer viertel Stunde machte er ſich davon, um ſeine aufmerkſamen Kameraden von den geſehenen Wunderdingen zu unterhalten. Wir gaben ihm eine Tafel mit, indem wir ihm begreiflich machten, daß er uns die Richtung des Caps darauf zeichnen möchte; er nahm den Griffel und zeichnete wirklich das Cap am ſüdlichen Eingange des Sundes, das er uns als eine gebogene Landſpitze darſtellte; darauf bezeichnete er eine Menge Wohnungen, die er Kegi nannte, und wohin er uns freundlich einlud. Auf ſeiner Baydare bemerkten wir eine eiſerne Lanze, die wir als die Arbeit einer ſibiriſchen Fabrik, wo ſie blos für den Handel mit den Tſchuktſchen verfertigt werden, erkannten. Jetzt war ihr Mittag herangekommen; ſie legten einen eben erlegten Seehund in ihre Mitte, ſchnitten ihm den Bauch auf, und einer nach dem andern ſteckte den Kopf hinein, um das Blut herauszufangen. Nachdem ſie auf dieſe Weiſe hinlänglich getrunken, ſchnitt ſich jeder ein Stück Fleiſch heraus, das er mit dem größten Wohlbehagen verzehrte, und man kann ſich denken, wie ihre ohnehin ſchrecklichen Geſichter bei dieſer Mahlzeit ausſahen.

Um neun Uhr Morgens bekamen wir bei heiterem Wetter, mäßigen Wind aus O und ich ließ gleich die Anker lichten, um die Küſte nach N zu verfolgen. Die obſervirte Breite unſeres Ankerplatzes gab 66° 16′ 39″, Länge 163° 41′. Die Abweichung der Magnetnadel 27° öſtlich. Das Fallen des Waſſers bemerkten wir an dem Lande welches von der Bay der guten Hoffnung eine nördliche Richtung nimmt, konnten uns aber der geringen Tiefe wegen nicht nähern, ſondern beobachteten es nur von der Spitze des Maſtes. Um zehn Uhr ſahen wir die äußerſte Spitze des Landes in SW 85°. Dieſes Vorgebirge war ſechs Meilen von uns entfernt und bildete den ſüdlichen Eingang in den Sund. Ich nannte es nach dem Manne, der als Arzt mit Kruſenſtern die Reiſe um die Welt gemacht hat, und mein Freund iſt: Eſpenberg. Von hier richtete ich während der Nacht den Lauf nach der NO Küſte. Den 14ten Auguſt um acht Uhr Morgens hatten wir das Vorgebirge erreicht, welches den nördlichen Eingang des Sundes bildet, und das den Namen Kruſenſtern erhielt. Was ich beim Eintritt in den Sund in N für Inſeln anſah, war ſehr hohes Land; auf einer niedrigen Landzunge, die ſich davon nach W erſtreckt, waren viele Wohnungen, und wir ſahen nicht nur Menſchen, die am Ufer hin und her liefen, ſondern auch zwei Baydaren, die uns vergebens einzuholen ſuchten, da der friſche Wind dem Rurick Flügel gab. Ein Gebäude auf einer Anhöhe, das einem europäiſchen Magazine glich, fiel uns auf; — die Wohnungen auf der Landzunge erſchienen, da ſie unter der Erde ſind, wie kleine, runde Hügel, mit Wallfiſchknochen umzäunt. Vom Cap Kruſenſtern bildet das Land eine Einbucht nach NO und nimmt alsdann ſeine Richtung nach NW, wo es mit einem ſehr hohen Vorgebirge endigt, welches ich für Cap Mulgrave halte. Nach unſerer Beſtimmung liegt es 67° 30′. Cook, der an dem Tage keine Obſervation hatte, fand nach der Schätzung die Breite von Cap Mulgrave 67° 45′. Dieſes gibt zwar einen Unterſchied von 15′; zieht man aber in Betracht, daß wir in einer Entfernung von 35 Meilen vom Vorgebirge, in der Breite um eine Kleinigkeit irren konnten, und daß auch bei Cook, der gar keine Obſervation hatte, ſich ein kleiner Fehler eingeſchlichen, ſo wird wahrſcheinlich die Mitte

unſerer beiden Breiten, der wahren nahe kommen und dieſe beträgt 67° 37′ 30″. Unſere Länge von Cap Mulgrave ſtimmte mit Cook ſeiner genau überein.

Meiner Inſtruction zufolge ſollte ich in Norten-Sund einen ſichern Ankerplatz aufſuchen, und im künftigen Jahre von dort aus die weitere Unterſuchung der Küſte fortſetzen; da mich das Glück aber einem bis jetzt unbekannten Sunde zugeführt hat, der mit den ſicherſten Ankerplätzen verſehen iſt, und wo eine Landexpedition viel intereſſanter ſeyn muß, als in Norten-Sund, ſo halte ich eine Fahrt dorthin jetzt für ganz überflüſſig. Dem allgemeinen Wunſche meiner Reiſegefährten zu Folge, nannte ich dieſen neuentdeckten Sund mit meinem Namen: Sund Kotzebue. So unbedeutend die Entdeckung dieſes Sundes auch ſeyn mag, ſo iſt es doch ein Gewinn für die Geographie, und mag der Welt als Zeichen meines Eifers dienen: denn warlich, ſelbſt Cook iſt mit dieſer Küſte etwas nachläßig verfahren. Ich hoffe gewiß, daß dieſer Sund mich im künftigen Jahre auf wichtige Entdeckungen führen wird, und wenn ſich gleich auf eine nordweſtliche Durchfahrt nicht mit Sicherheit rechnen läßt, ſo glaube ich doch viel weiter nach Oſten vordringen zu können, da das Land ſehr tiefe Einbuchten hat. Dem Handel mit Pelzwaaren muß dieſer Sund mit der Zeit weſentliche Vortheile bringen, da ſie hier im Ueberfluß vorhanden ſind; und wir ſelbſt wären mit reicher Ladung heimgekehrt, wenn der Handel in unſerm Plan gelegen hätte. Meiner Meinung nach könnte unſere Regierung auf der Küſte von der Beeringsſtraße nach N ein Paar Beſitzungen anpflanzen, wie die engliſche Hudſons-Compagnie, welche ihren Handel weit nach Weſten von der Hudſons-Bay erſtreckt; ſie beſitzt Colonieen im Innern des Landes, in ſehr geringer Entfernung von dem neuentdeckten Sunde, und wird dort ohne Zweifel die Gelegenheit zum Handel bald benutzen. Bis jetzt war die Beeringsſtraße der Schifffahrt gefährlich, da die Schiffe im Fall eines Sturms oder anderer Bedrängniſſe keinen Hafen kannten, in den ſie ſich flüchten und Schutz finden konnten. Jetzt iſt dieſe Schwierigkeit gehoben, und Schiffe, welche künftig die Beeringſtraße beſuchen wollen, werden den weſentlichen Vortheil dieſer Entdeckung bemerken. Die Bewohner dieſes Landes, durchgängig von ſehr geſundem Anſehen, ſchienen ſich blos von dem Fleiſche der Seethiere zu nähren, welches ſie mehrentheils roh eſſen. Fiſche ſahen wir an der ganzen amerikaniſchen Küſte nicht; wir haben unſere Angeln oft, aber immer vergebens ausgeworfen; ich glaube daher, daß es hier entweder gar keine gibt, oder daß vielleicht in dieſer Jahreszeit ſich keine hier aufhalten. Der Taback iſt unbeſchreiblich beliebt; er wird gekaut, geſchnupft, geraucht und der Rauch ſogar verſchluckt.

Das Waſſer in dem Sunde ward bei den täglichen Beobachtungen des Doctor Eſchſcholz mit dem Areometer, ſehr ſüß befunden, was wahrſcheinlich von dem ſchmelzenden Eiſe herrührt; vielleicht aber iſt auch ein beträchtlicher Fluß in der Nähe, welcher unſerer Forſchung entging; überhaupt fanden wir, daß das Waſſer an der amerikaniſchen Küſte weit weniger Salz enthielt, als das an der aſiatiſchen. Der herrſchende Wind in dieſem Monate, welcher beim Aufgange der Sonne heftig war, und ſich beim Untergange derſelben legte, war SO; das Wetter war meiſtentheils heiter. Ich glaube, daß bei SO Wind Cap Prince de Galles den Nebel von dieſer Küſte abhält, denn man darf nur wenige Meilen ins Meer gehen, um ſich im dichteſten Nebel zu befinden. Der Barometer ſteht regelmäßig bei SO höher, als bei allen andern Winden, ohne ſich nach der Witterung zu richten, wovon ich nur ein Beiſpiel anführen will: Bei SO Wind und trübem Wetter ſtand der Barometer 30. 20. bei NO und dem heiterſten Wetter ſtand er 29. 80. Der mittlere Stand des Thermometers außerhalb des Sundes betrug 9° Wärme, innerhalb deſſelben + 11°; dieſes alles gilt von der amerikaniſchen Küſte.

Von Kotzebue-Sund nach Unalaska.

Jetzt, da uns fürs künftige Jahr ein Zufluchtsort bekannt geworden, wünſchte ich die wenigen Tage, welche dieſes Meer noch der Navigation geſtattete, an der aſiatiſchen Küſte zuzubringen, um die Bewohner derſelben kennen zu lernen, und ſie mit den Amerikanern zu vergleichen; ich nahm daher Morgens bei einem ONO Winde den Cours nach S um das Land in der Gegend von Cap Eſpenberg zu ſehen. Am Mittag war unſere obſervirte Breite 66° 48′ 47″. In der Nähe von Cap Eſpenberg lagen uns zwei ausgezeichnete Hügel SO 18°, Cap Kruſenſtern NO 22°. Der Wind legte ſich, und da wir auch am 15ten Auguſt Windſtille hatten, ſo gelang es mir, mehrere Abſtände zwiſchen Mond und Sonne zu nehmen, aus welchen die Länge berechnet, und auf den Mittag reduzirt 165° 15′ 30″ gaben; die Chronometer zeigten die ihrigen nur um wenige Minuten verſchieden. Meine Abſicht war, die Nähe des öſtlichen Caps von Aſien zu paſſiren, und alsdann die St. Lorenz-Bay zu erreichen, da wir aber den 16ten und 17ten bei trübem Wetter, ſtarken Wind aus S und SSW hatten, ſo machten wir nur geringe Fortſchritte.

Den 18ten Auguſt. Der Wind wehte noch immer ſtark aus S und der Nebel war ſo undurchdringlich, wie wir ihn an der amerikaniſchen Küſte bei dieſem Winde nie gehabt. Während der Nacht waren wir der aſiatiſchen Küſte näher gekommen; die Tiefe hatte regelmäßig bis auf 31 Faden zugenommen, und die Temperatur der Luft ſich in einem ſolchen Grade verändert, daß es uns ſchien, als ob wir plötzlich aus einem warmen Klima in ein kaltes verſetzt wären. Der Thermometer, welcher Mittags an der amerikaniſchen Küſte auf 9 — 10 Grad ſtand, zeigte hier nur + 5° an, auch das Waſſer war hier merklich kälter, was wohl von dem hohen, eiſigen Lande herrührt; den Stand des Barometers haben wir hier immer niedriger gefunden, als bei Amerika. Die Richtung des Stromes in der Beeringsſtraße war immerfort nach NO, und zwar an der aſiatiſchen Küſte noch ſtärker, als an der amerikaniſchen. Ein Anblick den wir dort ganz hatten entbehren müſſen, waren eine Menge Wallfiſche und Wallroſſe, die in unſerer Nähe ſpielten. Letztere haben auf dem Waſſer ein wunderliches Anſehen, indem ſie den Kopf ſenkrecht über die Oberfläche halten, wobei ihre unverhältnißmäßig langen Zähne ganz horizontal ſtehen. Am Morgen bemerkte ich ſehr dunkelblaue Flecken, die ſich von der Farbe des Waſſers unterſchieden. Aus Furcht, auf eine Untiefe zu gerathen, ließ ich das Senkblei werfen, wir fanden aber, daß dieſe Flecken durch eine unzählige Menge kleiner Seethiere entſtanden waren. Um drei Uhr Nachmittags vertheilte ſich der Nebel, das Cap Oriental lag uns in SW 45° in einer Entfernung von zwölf Meilen. Obzwar der S Wind uns zu laviren zwang, ſo hofften wir doch bei ruhiger See viel zu gewinnen; um ſieben Uhr Abends lag uns Cap Oriental SW 17°, die Inſel Ratmanof SO 39°, das Wetter ward trübe und der Wind friſch.

Den 19ten Auguſt. Nachdem wir während der regnichten, ſtürmiſchen Nacht immerfort lavirt hatten, hoffte ich, unſerer Schiffsrechnung nach, in der Nähe der St. Lorenz-Bay zu ſeyn. Ein dichter Nebel, welcher uns bis jetzt das Land verborgen, vertheilte ſich Mittags ein wenig, und wir ſahen in SSW in ſehr geringer Entfernung den Gipfel eines Berges; aber wie erſtaunten wir, als wir jetzt bei reinerem Horizonte erkannten, daß dieſer Berg das Cap Oriental bildete, und wir alſo ſeit geſtern keinen Schritt vorgerückt waren. Der Strom hatte uns nach der Berechnung in 24 Stunden fünfzig Meilen nach NO getrieben, alſo etwas über zwei Meilen die Stunde. Den Strom an der aſiatiſchen Küſte im Fahrwaſſer auf der größten Tiefe, ſchätze ich bis auf drei Meilen die Stunde, wenn der

Wind friſch aus S weht. Die beſtändige N O Richtung des Stromes in der Beeringsſtraße beweiſt, daß das Waſſer keinen Widerſtand findet, und folglich eine Paſſage exiſtiren muß, wenn ſie gleich für die Schifffahrt vielleicht nicht geeignet iſt. Schon längſt hat man die Bemerkung gemacht, daß der Strom aus der Baffins-Bay nach S fließt, es bleibt alſo keinem Zweifel unterworfen, daß die Waſſer-Maſſe, welche in die Beeringsſtraße läuft, ihren Weg um Amerika herum nimmt, und durch die Baffins-Bay wieder in den Ocean tritt.

Da es des Schickſals Wille ſchien, daß wir das Cap Oriental beſuchen ſollten, ſo nahm ich meinen Lauf dahin, und zwar [illegible] der nördlichen Seite, um vor den ſüdlichen Winden geſchützt zu ſeyn. Es beſteht aus ſehr hohem Lande, das an mehreren Stellen mit ewigem Eiſe bedeckt, in einiger Entfernung dem Seefahrer nur eine ſchmale Landzunge zu bilden ſcheint, welche ſich weit in die See erſtreckt; woher auch wohl Cook ſie unter dieſer Geſtalt auf ſeiner Karte aufgenommen hat. In einer Entfernung von 5 — 6 Meilen aber zeigt ſich ein ſehr niedriges Land, das ſich den Bergen anſchließt, und dem Vorgebirge das Anſehen der Landzunge raubt. An den äußerſten Spitzen des Caps hat ſich auf das niedrige Land ein zuckerhutförmiger Berg hingepflanzt, der ſenkrecht aus dem Meere hervorragt, deſſen Gipfel eingeſtürzt und der nach der Seeſeite offen iſt. Dieſer Ort hat ein ſchauriges Anſehen durch die ſchwarzen, wild durcheinander geſtürzten Felſen, worunter einer, ganz in der Form einer Pyramide, ſich beſonders auszeichnet. Die furchtbar zertrümmerten Felſen mahnen den Menſchen an die Revolution der Erde, welche einſt hier Statt gefunden hat; denn daß Aſien ſonſt mit Amerika zuſammenhing, macht ſowohl die Anſicht, als die Lage der Küſte wahrſcheinlich, und die Gwozdef-Inſeln ſind die Ueberbleibſel der Verbindung zwiſchen dem öſtlichen Cap und Prince de Galles. Nach W bildet das niedrige Land eine Einbucht, auf der wir viele unterirdiſche Wohnungen in Geſtalt kleiner, runder Hügel bemerkten, neben welchen eine Menge Wallfiſchrippen aufgeſtellt waren. Wir ſegelten in die Gegend, und ließen Mittags auf 18½ Faden Tiefe über lehmigen Grund, die Anker fallen; die Jurten lagen uns S O 4° ein Paar Meilen entfernt, der Pyramidenſtein S O 64°. — Kaum lagen wir vor Anker, ſo näherte ſich eine Baydare mit elf Mann dem Rurick, ſie ruderten einige Mal um das Schiff herum, ohne ein Wort zu ſprechen, betrachteten es mit großer Aufmerkſamkeit, ließen ſich aber durchaus nicht bewegen, an Bord zu kommen, obgleich ſie unſere Pantomimen gut verſtanden; nachdem ſie erſt auf einiges Pelzwerk, und dann auf ihre Wohnungen gezeigt, wohin ſie uns einluden, ſchlugen ſie ſelbſt den Weg dahin ein; wahrſcheinlich waren ſie alſo nur zum recognosciren abgeſchickt. Unter ihren Waffen haben wir auch eine Flinte bemerkt; wenn die ruſſiſchen Kaufleute ſich öfter die Freiheit nehmen, ihnen Flinten zu verkaufen, ſo kann das für die ruſſiſche Kolonie in Kamtſchatka ſehr üble Folgen haben, denn wenn eine ſo kriegeriſche Nation wie die Tſchuktſchen mit Feuergewehr bewaffnet iſt, ſo müſſen die Bewohner Kamtſchatkas vor ihrem Angriffe zittern.

Ich befahl ſogleich, zwei Böte aufs Waſſer zu ſetzen, und wir traten um zwei Uhr unſere Fahrt ans Land an. Ihr Empfang ſchien freundſchaftlich, doch nicht ohne Mißtrauen, denn ſie ließen uns nicht bis an ihre Wohnungen kommen; fünfzig Mann, mit langen Meſſern bewaffnet, traten uns entgegen, und nöthigten uns gleich am Strande auf ausgebreiteten Fellen niederzuſitzen, indem ſie ſich in einen Kreis um uns herum ſetzten; die andere Hälfte ſchien, hinter den Wohnungen verſteckt, Schildwache zu ſtehen. Dieſe überlegene Macht raubte mir das Vergnügen, ihre Wohnungen zu beſehen, und machte überdem unſern Aufenthalt am Lande nicht ganz ſicher; wir unterhielten uns indeß ſo gut es gehen wollte, und ich beſchenkte zwei Anführer, welche von den übrigen abgeſondert, neben mir ſaßen, mit

allerlei Kleinigkeiten und hing jedem eine Medaille um den Hals. Die höchſt unreinliche Kleidung, die ſchmutzigen, wilden Geſichter, und die langen Meſſer, gaben dieſer Gruppe das Anſehen einer Banditen-Bande, und aus ihrem Betragen, welches nach und nach ſehr dreiſt ward, ſchloß ich, daß ſie oft mit Ruſſen in Berührung kommen. Dieſes Volk unterſcheidet ſich dem Anſehen nach wenig von den Amerikanern; Böte und Waffen ſind die nämlichen, ihre Lanzen ſind ebenfalls mit einem breiten Eiſen verſehen, wie an der amerikaniſchen Küſte, auch tragen ſie Perlen, aber eine kleinere Gattung. Das Hauptunterſcheidungszeichen dieſer beiden Völker ſind die Wallroßknochen unter der Unterlippe, welche die Tſchuktſchen nicht tragen, auch mögen dieſe von etwas größerem Wuchs und ſtärker ſeyn. Die Weiber waren wahrſcheinlich geflüchtet, denn es kam uns kein einziges zu Geſicht. Nach einer Stunde fuhren wir wieder an Bord, begleitet von drei Baydaren, auf welchen auch die beiden Anführer ſich befanden; ehe dieſe das Schiff betraten, ſchenkte mir jeder von ihnen einen Fuchsbalg, und hierauf kamen ſie mit ihrem Gefolge ohne die geringſte Furcht an Bord. Sie ſpeiſten unſere Zwieback mit Appetit, und tranken dazu recht begierig Branntwein. Den Taback rauchen ſie nicht, aber ſie ſchnupfen und kauen ihn. Auf meine Einladung kam der Anführer mit noch einigen Andern in meine Cajüte, und hier war ihnen alles gleichgültig, bis auf den großen Spiegel, vor dem ſie wie bezaubert ſtehen blieben. Mit ernſten Geſichtern und ſtarren Blicken betrachteten ſie ihre Ebenbilder, und als einer vollends ſich bewegte, und auch dieſe Bewegung im Spiegel ſah, überlief ſie alle ein Schauder, und ſie verließen eilig und ohne ein Wort zu ſprechen, die Cajüte. Auf dem Verdeck war noch einer durch die Erzählung der Uebrigen neugierig geworden; ich führte ihn hinab, er wagte ſich aber nicht ganz hinein, ſondern ſteckte nur den Kopf durch die Thüre, und lief, als er ſich auf den erſten Blick erkannt hatte, plötzlich wieder hinauf. Ich habe oft auf meiner Reiſe Gelegenheit gehabt zu bemerken, daß die nordiſchen Völker den Spiegel fürchten, die ſüdlichen hingegen ſich mit Wohlgefallen darin betrachten.

Nachmittags erhob ſich ein leichter Wind aus NO den ich ſogleich benutzte und unter Segel ging. Auf dem Ankerplatze fanden wir den Strom eine Meile die Stunde nach NO; er war ſo ſchwach, weil das Cap Oriental dieſen Punkt aus S ſchützte. Wir waren nur wenig avancirt, als der Wind nachließ, und uns bei wenigem nach NO führte. Tauſende von Wallroſſen ſpielten um das Schiff, und brüllten wie Ochſen; mitunter erſchienen Wallfiſche, welche hohe Fontainen ſpritzten; alle kamen dem Rurick ſo nahe wie möglich, und ſchienen durchaus keine Furcht davor zu haben. Ein ungeheuer großer, mit Muſcheln und Seegras bedeckter Wallfiſch, ſpritzte ſeine Fontaine ſo hoch, daß wir den Staub ins Geſicht bekamen, ein Begegniß, das nicht angenehm war, da das ausgeſpritzte Waſſer einen ſehr üblen Geruch hatte; dabei hielt er ſich ſo lang über dem Waſſer, daß ein Wallfiſchfänger Zeit gehabt hätte, ihm zwanzig Harpunen in den Leib zu werfen.

Den 20ſten Auguſt. Während der Nacht hatten wir ſchwachen Wind; mit Tagesanbruch ward er friſch und ſetzte ſich in NO feſt. Wir ſegelten nach dem log. ſieben Knoten, avancirten aber demungeachtet nach der Peilung ſehr langſam; alſo behält der Strom ſelbſt bei einem friſchen N Winde ſeine Stärke aus S. — Bis zum Mittag hatten wir ſtarken Regen mit Nebel, ſegelten aber friſch auf die St. Lorenz-Bay los, und eben als wir nothwendig helles Wetter haben mußten, verſchwanden Regen und Nebel, und die Bay lag vor uns.

Um drei Uhr Nachmittags bogen wir um die kleine Sandinſel, welche hier den eigentlichen Hafen bildet, und warfen über lehmigen Boden auf zehn Faden Tiefe die Anker. In NO waren an einer Anhöhe einige Zelte der Tſchuktſchen ſichtbar; die weſtliche Spitze der niedrigen Inſel lag uns SW 30°.

Bald näherten ſich uns zwei Baydaren mit zwanzig Mann, welche laut ſangen, aber vorſichtig ſich in einiger Entfernung hielten, bis ich ihnen freundlich zugewinkt, worauf ſie ohne Furcht an Bord kamen. Ich ließ zwei Böte ausrüſten, um ſie in ihren Wohnungen zu beſuchen, und zugleich dort einige Fäſſer mit Waſſer zu füllen; unſere Tſchuktſchen folgten uns, wohlbeſchenkt und ſehr zufrieden. Ehe wir die Wohnungen erreichten, mußten wir eine Anhöhe erſteigen, wo der ſehr beſchwerliche Weg in dieſer Sommerlandſchaft über Eis und Schneefelder und durch ſumpſigen Moosgrund führte. Eis und Schnee behaupten hier ſeit dem vergangenen Jahre ihre Herrſchaft, und in dieſem Zuſtande ſieht man die ganze Küſte, während in Amerika ſelbſt die Gipfel der höchſten Berge von Schnee entblößt ſind; dort ſieht der Seefahrer die Küſten mit einem grünen Teppiche bedeckt, und hier ſtarren ihm ſchwarze, bemooste Felſen mit Schnee und Eiszapfen entgegen. Es iſt ein furchtbarer Gedanke, hier ſein Leben hinbringen zu müſſen, und doch fühlen ſich die Menſchen auf dieſem ſelbſt von der Natur verlaſſenen Boden glücklich und zufrieden. Wir fanden zwölf Sommerwohnungen, welche bekanntlich aus Gerüſten beſtehen, die aus langen Stangen pyramidenförmig zuſammengeſetzt, und mit Fellen verſchiedener Seethiere bedeckt ſind; das Feuer wird in der Mitte der Wohnung gemacht, und oben befindet ſich eine Oeffnung, wo der Rauch herausgeht. Dieſe Hütten waren größer, als ich ſie früher ſah; ſie hatten zwölf Schritt im Durchmeſſer, und waren 2 — 3 Faden hoch; ihre Bewohner ſchienen zu den Herumziehenden zu gehören, das ſchloß ich aus einer Menge Schlitten, womit ſie hergekommen waren, um während des Sommers ihren Vorrath an Wallfiſchſpeck und andern Seethieren für den Winter einzuſammeln; nach Beendigung dieſes Geſchäfts, ziehen ſie wieder zu ihren Rennthierheerden ins Land. Die Wohnungen ſtanden in einer Reihe, und die mittelſte gehörte dem Anführer, einem alten, ehrwürdigen Manne von geſundem Anſehen, dem aber die Füße ſchon den Dienſt verſagten. Alle hatten ſich, wahrſcheinlich aus Furcht in ihre Wohnungen zurückgezogen, wo es mir ſchien, als ob ſie ihre Waffen in Bereitſchaft hielten; nur der Alte ſaß einige Schritte von ſeinem Zelte mit zwei jungen Leuten auf einem ausgebreiteten Leder, und nöthigte mich an ſeine rechte Seite, als er erfuhr, daß ich der Befehlshaber ſey. Seine erſte Bemühung war, mir die Frage begreiflich zu machen, ob ich jemanden bei mir hätte, der ſeine Sprache verſtände? Daran aber fehlte es mir; und nur ein Matroſe, den ich aus Kamtſchatka mitgenommen, verſtand die Kariakiſche Sprache und begriff auch hier manches Wort; dadurch wurde er mir ziemlich nützlich, ſo armſelig er auch den Dolmetſcher machte. Aus dem Wörterbuche von Kruſenſtern, das ich bei mir hatte, verſtanden ſie kein einziges Wort. Ich ließ jetzt dem Alten ſagen: wir ſeyen Ruſſen, und ihre Freunde, wir wären blos gekommen, um friſches Waſſer einzunehmen, und bäten ihn um einige Rennthiere! — Es dauerte lange, ehe mein Dolmetſcher dieſe Worte überſetzt hatte, endlich aber verſtand ihn der Alte, verſprach für Rennthiere zu ſorgen, machte uns aber begreiflich, daß das ein Paar Tage Zeit koſten würde, weil man ſie aus dem Lande hertreiben müßte. Sehr erfreut über dieſes Verſprechen, da meine Mannſchaft ſchon ſeit Chili wenig friſches Fleiſch genoſſen hatte, beſchenkte ich den Alten, der zwar alles recht gern annahm, aber dabei die Beſorgniß äußerte, daß er nicht im Stande ſey, ein würdiges Gegengeſchenk zu machen. Auf meine Verſicherung, daß ich durchaus nichts wünſchte, als daß er meine Geſchenke annehmen möchte, ſchüttelte er unwillig den Kopf, ertheilte einem ſeiner Leute einen Befehl, und dieſer lief in die Hütte, und kam bald mit einem Fellkleide zurück, das er mir zu Füßen legte. Ich blieb meinem Vorſatze, nichts anzunehmen, getreu, und gewann ſein Zutrauen ganz, als ich ihm eine Medaille mit dem Bildniſſe unſeres

Kaiſers verehrte, deſſen Werth ich ihm durch den Dolmetſcher erklären ließ; *) er ſchien ihn aber ſchon zu kennen, denn er war unbeſchreiblich vergnügt darüber. Jetzt krochen die übrigen Tſchuktſchen aus ihren Zelten, und ſetzten ſich, ſowohl Männer als Weiber in einen Kreis um uns herum, indem ſie uns mit neugierigen Blicken betrachteten. Ein junges Weib mußte mir auf Befehl des Alten eine Schüſſel mit Wallfiſchſpeck vorſetzen, es war mir aber unmöglich, davon zu eſſen, da mir noch von dem erſten Gaſtmahl dieſer Art, ein unbeſiegbarer Widerwille gegen dieſe Speiſe zurückgeblieben war. Das Zutrauen und die Gewogenheit der Damen, gewann ich in hohem Grade, als ich mit freigebiger Hand Perlen und Nähnadeln unter ſie vertheilte; letztere nannten ſie Tetita. Auf die wiederholte Einladung des Alten, trat ich in ſein Zelt, das ich im höchſten Grade unreinlich fand; auf dem Feuer ſtand ein mächtiger kupferner Keſſel; die Wohnung war durch Häute abgetheilt, hinter welchen ſie ihre aus Fellen bereiteten, warmen Schlafſtellen haben; ein Theekeſſel und andere eiſerne Geräthe, die ſie aus Kolima erhalten, überzeugten mich, daß der Handel mit den Ruſſen lebhaft betrieben wird. Es war ziemlich ſpät, als wir ihre Zelte verließen, begleitet von dem oft wiederholten Taroma, ein Wort, das ſie ſowohl beim Willkommen, als beim Abſchiede gebrauchen.

So viel ich die Tſchuktſchen kennen gelernt habe, kann ich nicht in die allgemeine Meinung einſtimmen, daß ſie längere Geſichter, und überhaupt nichts aſiatiſches hätten; hervorſtehende Backenknochen und kleine, chineſiſche Augen ſieht man an allen, und wenn die Köpfe einiger auch weniger aſiatiſch gebildet ſind, ſo könnte das wohl von der nahen Nachbarſchaft der Ruſſen herrühren. Der Bart fehlt allgemein, wie an der amerikaniſchen Küſte, und ich finde überhaupt einen ſo unmerklichen Unterſchied zwiſchen dieſen beiden Völkern, daß ich ſehr geneigt bin, zu glauben, daß ſie von Einem Stamm entſproſſen ſind. Die Tſchuktſchen, welche wir hier ſahen, waren von ſtarkem Körperbau und über mittlerer Größe, eine Bemerkung die ich auch dort machte; die Kleidung iſt ſich an beiden Orten ganz gleich, nur ſind die Amerikaner reinlicher und ihre Arbeiten ſchienen mir mit mehr Kunſt und Geſchmack verfertigt. Die Tracht dieſer Völker iſt von unſerem Maler treu gezeichnet; ihre Waffen beſtehen aus Pfeilen, Bogen, Meſſern und Lanzen, letztere durchgängig von Eiſen, mit kupfernen Verzierungen. Meſſer gibt es hier von drei Gattungen; die erſte, eine Elle lang, wird in einer Scheide an der linken Seite getragen; die zweite, ein wenig kürzer, wird unter dem Kleide am Rücken verwahrt, ſo daß der Griff über der linken Schulter um einen Zoll hervorragt; das dritte Meſſer, nur einen halben Fuß lang, verſtecken ſie im Ermel, und gebrauchen es nur zur Arbeit. Die Frauen tatuiren ſich Arme und Geſicht. Hier ſowohl, als an der gegenüberliegenden Küſte bemerkten wir, daß Augenkrankheiten häufig waren, woran wohl der lange Winter Schuld haben mag, denn im Freien blendet ſie der Schnee, und in den Jurten greift der Oeldampf die Augen an.

Den 21ſten Auguſt. Geſtern hatte ich alle Anſtalten zu einer Fahrt machen laſſen, die ich heute unternehmen wollte, um die Bay kennen zu lernen, und zu unterſuchen, wie weit ſie ſich nach W erſtrecke. Das Wetter war am Morgen zu ſchlecht dazu, und als es ſich gegen Mittag aufklärte, beſuchten uns die Bewohner des Dorfes Runiagmo (wo einſt Cook gelandet war) mit ihren Weibern auf ſechs Baydaren. Ehe ſie ans Schiff kamen, ruderten ſie, unter immerwährendem Geſange, langſam einige Mal drum herum; auf jeder Baydare befand ſich einer, der das Tambourin ſchlug, und ein

*) Am Cap Oriental zeigte mir ein Tſchuktſche eine Tabacksdoſe von Kupfer mit dem Bildniſſe Catharina der Zweiten.

zweiter tanzte dazu, indem er die lächerlichſten Bewegungen mit den Händen und dem ganzen Körper machte. Endlich beſtiegen ſie alle, (mit Ausnahme der Weiber, von denen nur eins herauf kam, das abgezeichnet wurde) den Rurick, benahmen ſich, ohne das geringſte Mißtrauen zu verrathen, ungemein freundſchaftlich, umarmten die Matroſen, ſangen und tanzten mit ihnen, und ein Schnaps, den ich präſentiren ließ, erheiterte den ohnehin fröhlichen Geiſt der Tſchuktſchen noch mehr. Es befand ſich einer unter ihnen, der ein ganz ruſſiſches Geſicht hatte, und deshalb von den übrigen der Ruſſe genannt ward; auch einige von uns waren der Meinung, daß er wirklich einer wäre und ſich nur nicht zu erkennen geben wollte; dieſer unterſchied ſich von den Andern durch einen ſtarken Bart, den er aber ohne alle Furcht von einem Matroſen abraſiren ließ. Ich erklärte meinen Gäſten, daß ich am Lande ihre Tänze zu ſehen wünſchte, weil auf dem Schiffe nicht Raum genug dazu wäre; dieſes wurde ſogleich auf den Böten bekannt gemacht, welche mit Jubelgeſchrei den Rurick verließen, um am Lande die Anſtalten dazu zu treffen. Ich muß hier bemerken, daß die Tſchuktſchen und Amerikaner, welche wir geſehen, durch ihre ſtets frohe Laune eine Ausnahme von allen nordiſchen Völkern machen.

Um drei Uhr Nachmittags fuhren wir auf drei Böten, gut bewaffnet, ans Land. Die Bewohner Nuniagmos, hatten auf einer Niederung unweit der Zelte unſeres alten Freundes bivuakirt; ihre Baydaren waren ans Land gezogen und in einer Linie aufgeſtellt, ſo daß ſie einigermaßen als Schutzwehr gegen einen Angriff dienen konnten; hinter dieſer Linie befanden ſich alle Waffen in der beſten Ordnung. Wahrſcheinlich iſt ihnen dieſe Vorſicht durch die ewigen Kriege, die ſie unter einander und gegen die Amerikaner führen, zum Geſetz geworden, und ſie vergaßen ſie auch hier nicht, ſo zutraulich ſie ſich auch außerdem gegen uns benahmen. Sie kamen uns freundlich entgegen, nöthigten uns, auf einige Thierhäute, welche den Baydaren gegenüber ausgebreitet waren, niederzuſitzen; ich ſchenkte, ehe der Tanz anging, den Damen Nähnadeln und Perlen, den Männern Tabacksblätter, und Aller Freude war durch die Wichtigkeit dieſer Geſchenke ſehr erhöht. Jetzt begann der Ball mit einem Solotanz; ein altes, ſchmutziges, furchtbar häßliches Weib trat hervor, machte die ſonderbarſten, und gewiß ſehr ermüdende Bewegungen mit dem ganzen Körper, wobei ſie aber nicht von der Stelle rückte; ſie verdrehte die Augen, und hatte eine bewundernswürdige Geſchicklichkeit im Geſichterſchneiden, welche alle Zuſchauer zum Lachen brachte. Die Muſik beſtand aus einem Tambourin, und mehrſtimmigem Geſange, der aber für ein europäiſches Ohr gar wenig Reiz hatte. Hierauf folgten noch Männer und Weiber, die ſich einzeln ſehen ließen, aber keiner erreichte die hohe Kunſt der Alten. Das Ende des Balls ward durch einen beſondern Tanz ausgezeichnet, zwölf Weiber nämlich, ſetzten ſich dicht neben einander in einen Halbkreis, wobei ſie ſich die Rücken zukehrten, die ganze Gruppe ſang, und ſuchte durch die Bewegungen der Hände und des Körpers den Inhalt ihrer Lieder auszudrücken. Nach Beendigung dieſes Tanzes fuhren wir aufs Schiff zurück.

Den 22ſten Auguſt. Morgens um acht Uhr verließen wir bei hellem Wetter und mäßigem SO Winde mit der Barkaſſe und der Baydare den Rurick, und erreichten gegen Mittag, nachdem wir 12½ Meile zurückgelegt, das Vorgebirge am ſüdlichen Ufer der St. Lorenz-Bay, wo Herrn Saritſcheffs Aufnahme endigt. Hier beſchloß ich Halt zu machen, um die Mittagshöhe und einige Winkel zu nehmen. Die Breite fanden wir 65° 43′ 11″.

Die Abweichung der Magnetnadel 23° öſtlich. Auf dem Vorgebirge fanden wir einige Menſchen, welche im Begriff waren, zu entfliehen; wir eilten, ſie durch einige Geſchenke zurückzuhalten, und gewannen dadurch die Gewogenheit der Furchtſamen in einem ſolchen Grade, daß ſie uns zu unſer aller

Freude ein Gegengeſchenk von ſechzehn wilden Gänſen und zwei friſch erlegten Seehunden machten. Wir verloren keinen Augenblick; jeder Matroſe ward jetzt Koch, und fünf Gänſe reichten hin, uns wohlbehaglich zu ſättigen; die Uebrigen wurden für den Rurick geſpart. Die Bay iſt nicht bewohnt, ſondern wird nur der Jagd wegen von den Tſchuktſchen beſucht; die Gänſe ſchienen mit Schlingen gefangen und die Seehunde mit Pfeilen erlegt zu ſeyn. Nachdem die guten Leute ihre Neugier an uns befriedigt, ſetzten ſie ihren Weg gegen Oſten nach der Mündung der Bay fort, und auch wir, geſtärkt durch das kräftige Mahl, ſäumten nicht, unſern Weg nach NW, wo die Bay ihre Richtung zwiſchen hohen Gebirgen nahm, zu verfolgen. Die Seehunde, welche wir nicht mehr in die ohnehin ſtark beladenen Böte bringen konnten, blieben bis zu unſerer Rückkehr am Ufer liegen. Drei Meilen hatten wir zurückgelegt, als wir zwei ziemlich hohe, felſigte, aber nur von Seevögeln bewohnte Inſeln erreichten. Ich nannte die öſtliche, welche ungefähr drei Meilen im Umfange hat, nach meinem erſten Steuermann: Chramtſchenko, die weſtliche, etwas kleinere, erhielt den Namen des zweiten Steuermanns: Petrof. Bis hierher betrug die Tiefe über zwanzig, zwiſchen den Inſeln aber nur zwölf Faden. Sobald man die Inſeln paſſirt hat, nimmt die Tiefe über einem Boden von Thonerde bis auf acht Faden ab, und hier befindet man ſich in vollkommen ruhigem Waſſer; die Schiffe können dicht am Ufer ſtehen, was im Fall einer Ausbeſſerung ſehr zu Statten kommen kann, denn kein Sturm kann ihnen ſchaden. Nachdem wir ſeit dem Mittag 7 ¾ Meile geſegelt, erreichten wir das Ende der Bay, welche mit einer runden, ſeichten Bucht ſchließt, die vier Meilen im Umfange hat; zwei kleine Flüſſe mit herrlichem Waſſer, welche ihren Urſprung in den hohen Gebirgen haben, und in mehreren Waſſerfällen herabſtürzen, ergießen ſich hier. Wir waren am Eingange dieſer Bucht, am ſüdlichen Vorgebirge, des ſeichten Waſſers wegen, gezwungen zu landen, woher ich hier zu übernachten beſchloß. Die Sonne ſtand noch hoch, die Herren Naturforſcher benutzten die Zeit, und auch ich machte einen Spaziergang am Ufer, um meine Neugier zu befriedigen; ich fand es aber hier trauriger, als in der Beeringsſtraße, wo wir uns doch in einer noch höheren Breite befanden. Ein Paar elende Weiden, hier und da eine verkrüppelte Pflanze, ſelten eine Blume, und dieſes alles umgeben von hohen, am Gipfel mit Schnee bedeckten Bergen, welche ſich ſteil aus dem Waſſer erheben. Der Felſen beſteht aus verwittertem Granit, worin ich einige ſchöne, weiße Marmorſtücke fand; im Sande am Ufer, bemerkte ich die friſche Spur eines ungewöhnlich großen Bären.

Den 23ſten Auguſt verließen wir um fünf Uhr Morgens bei ſchönem Wetter und günſtigem Winde unſer Nachtlager, mußten aber die Seehunde zurücklaſſen, die wahrſcheinlich von Füchſen und Vögeln halb verzehrt waren. Die Tſchuktſchen, welche unterdeß einen Wallfiſch erlegt, und dieſen auf die Sandinſel geſchleppt hatten, waren eben beſchäftigt, ihn zu zerlegen; auch uns gaben ſie von ſeinem Speck, und konnten nicht begreifen, warum wir ſolche Leckerbiſſen verſchmähten. Als wir um elf Uhr auf dem Rurick anlangten, erhielt ich durch einen Abgeſandten unſeres alten Freundes die Nachricht, daß vier lebendige und drei geſchlachtete Rennthiere angekommen wären; er ließ mich bitten, dieſe als ein Geſchenk von ihm und ſeinen Unterthanen anzunehmen, und ſelbſt zu ihrem Empfang ans Land zu kommen. Bald nach Tiſche machten wir uns auf, trafen die Nuniagnos noch dort, und auch den Alten, welcher auf einem Schlitten hingezogen war, nebſt ſeinem Gefolge. Zuerſt lieferte man mir jetzt die geſchlachteten, und dann die lebenden, ſchönen und muntern Rennthiere ab, welche an langen Riemen geſchleppt, ihre Führer durch hohe Sätze zu Boden warfen; noch wilder wurden ſie, als ſie vermöge ihrer Witterung etwas Fremdes ſpürten, und wir mußten uns ſehr in Acht nehmen, weil ſie mit ihren Geweihen gewaltig um

ſich ſtießen. Der Alte fragte mich, ob man ſie nicht lieber ſchlachten ſollte? und kaum hatte ich meine Einwilligung dazu gegeben, als in einem Augenblick alle vier, von ihren Eigenthümern beim erſten Stich ins Herz getroffen, todt zur Erde ſanken. Ich ſuchte meine Dankbarkeit durch verſchiedene Geſchenke an den Tag zu legen, und verließ ſowohl den Alten, als ſeine Unterthanen, ſehr zufrieden mit meiner Freigebigkeit.

Heute beſuchten uns noch verſchiedene Tſchuktſchen, welche unter beſtändigem Singen und Springen ihre Waaren an den Mann zu bringen ſuchten; beſonders zeichnete ſich ein Knabe durch ſeine luſtigen Tänze aus, und als ich ihm für einige gewagte Sprünge Tabacksblätter reichen ließ, wiederholte er dieſelben, wofür er abermals Bezahlung forderte, und die ſchrecklichſten Grimaſſen machte, als er nichts bekam. Mehrere wagten ſich in die Kajüte, wo der Spiegel ihnen Grauen verurſachte; das Portrait meines Vaters hielten ſie für ein Heiligenbild, bückten ſich davor und machten Kreuze, wie die Ruſſen. Einer von ihnen trug eine goldene Stickerey, welche er von einem Freunde aus Colima erhalten zu haben behauptete.

Den 25ſten Auguſt. Meine Abſicht, heute die St. Lorenz-Bay zu verlaſſen, ward durch einen S Wind vereitelt; auch fiel der Barometer, und deutete auf anhaltend ſchlechtes Wetter. Wir hatten den ganzen Tag viel Beſuch, und am Abend kamen aus S noch fünf Baydaren die Bay herunter, wie ich nachher erfuhr aus der Metſchigmenskiſchen Bucht; auch dieſe waren bei uns, und verſprachen, da ſie zur Nacht ans nächſte Ufer fuhren, morgen ihren Beſuch zu wiederholen; ſie hatten Weiber, Kinder und ihr ganzes Hausweſen bei ſich; ihr Chef, ein ältlicher Mann, beſaß eine Flinte, die aber im erbärmlichſten Zuſtande war. Das Fleiſch der Rennthiere haben wir außerordentlich gut gefunden.

Die Tſchuktſchen brachten uns bisweilen eine Gattung Sarana, welche der Kamtſchadaliſchen ähnlich, nur größer iſt, und ganz den Geſchmack von guten Kartoffeln hat. Obzwar wir dieſe gut bezahlten, ſo konnten wir nur wenig davon bekommen, woraus ich ſchließe, daß das Einſammeln derſelben Schwierigkeiten hat.

Den 26ſten hatten wir vollkommene Windſtille, welche bis zum 27ſten Mittags anhielt; dann erhob ſich ein ſchwacher Wind aus SO, der aber ſchnell zunahm, und plötzlich um zwei Uhr in einen Sturm ausartete, der ſo heftig wüthete, daß ich für meine Ankertaue beſorgt war, und dem Himmel für den ſichern Platz dankte, auf dem ich ſtand. Er dauerte bis um zwölf in der Nacht, und ward dann allmälig gelinder; der niedrigſte Stand des Barometers während deſſen war 28, 70.

Den 28ſten gegen Abend, klärte ſich das Wetter auf, ein friſcher SO Wind aber hielt mich ab, unter Segel zu gehn; der Barometer ſtieg auf 29, 44. Nachmittags fuhr ich ans Land, um meinen alten Freund aufs Schiff einzuladen. Die Tſchuktſchen aus der Metſchigmenskiſchen Bucht bivuakirten am Ufer, ich hielt mich aber nicht lange bei ihnen auf, ſondern ging zu meinem Alten, der zwar ſehr erfreut über meinen Beſuch war, ſich aber nur mit vieler Mühe überreden ließ, ans Schiff zu kommen. Nicht ſowohl ſein Alter als die Furcht, daß ich ihn ganz mitnehmen wollte, machte ihn faſt unerbittlich. Als ich, um ihn hierüber zu beruhigen, ihm begreiflich machte, daß wir ganz contrairen Wind hätten, meinte er: „kein Wind kann euch abhalten, denn ihr ſegelt gegen den Wind!“ Die Tſchuktſchen ſind zu dieſer Ueberzeugung gelangt, durch unſere bei dem Wind, ſcharfſegelnde Böte, und eilten jedes Mal, wenn wir bei contrairem Winde ankamen, haufenweiſe ans Ufer, um die Erſcheinung anzuſtaunen. Die Segel auf ihren Baydaren beſtehen nur aus einem viereckigen Leder, und dieſes, nebſt der flachen Bauart ihrer Böte, iſt Schuld, daß ſie nur mit gutem Winde ſegeln können. Endlich entſchloß

ſich der Alte aufs Schiff zu kommen; ein junger rüſtiger Tſchuktſche nahm ihn auf die Schultern und trug ihn mit Leichtigkeit, Berg auf, Berg ab. Während ich mit der Einladung beſchäftigt geweſen war, hatte ein Tſchuktſche von der Metſchigmenskiſchen Bucht einem meiner Leute mit Gewalt eine Scheere abgenommen, und das Meſſer gezogen, um ſich ſeiner Beute zu verſichern. Dieſe Begebenheit wäre blutig abgelaufen, wenn der Zufall nicht gerade einen von der Partie meines Freundes herbeigeführt, welcher dem Miſſethäter gleich wie ein Pfeil auf den Leib ſprang, und ihm ſo ſeinen Raub abjagte; auch ſein Chef war herbeigelaufen um Ruhe zu ſtiften, und als ich dieſem den Vorwurf machte, daß ſeine Leute ſich ſchlecht aufführten, führte er mich ſtatt aller Antwort an eine Stelle, wo man einen Kreis auf die Erde gezeichnet, ungefähr einen Faden im Durchmeſſer; hier mußte der Sünder in kurzem Trabe immerfort nach einer Seite laufen. Dieſe Strafe iſt ſo peinlich als ſeltſam, und ich glaube nicht, daß Jemand lange ſo laufen kann, ohne hinzufallen. Der Alte folgte mir in ſeiner eigenen Baydare, ward aufs Schiff gehoben, und begleitet von zwei vornehmen Tſchuktſchen in die Cajüte getragen, wo ſich alle drei ſo anſtändig betrugen, daß ſie manchem Europäer, den ich am Schiff gehabt, zum Muſter hätten dienen können. Die vielen neuen Gegenſtände hier, erregten ihre Aufmerkſamkeit, und erweckten ſie, wie es mir ſchien, zu ſehr ernſthaften Betrachtungen. Ich ließ meinen Gäſten Thee geben, deſſen Gebrauch ſie nicht kannten; ſie warteten ab, was ich mit meiner Taſſe anfangen würde, folgten dann meinem Beiſpiele, und der Genuß des ſüßen Thees gefiel ihnen wohl. Die Tſchuktſchen leben in ewiger Feindſeligkeit mit den Amerikanern, und mein ehrwürdiger Gaſt erklärte ſie alle geradezu für ſchlechte Menſchen. Zum Beweis ſeiner Behauptung ſagte er, daß ſie freundlich thäten, ſo lange ſie ſich ſchwächer glaubten, ohne Umſtände aber den Fremden beraubten und ermordeten, wenn ſie ihm überlegen wären, und es ohne eigene Gefahr thun könnten; zu dieſem Behuf meinte er, trügen ſie die Meſſer im Aermel; und ihre Weiber gebrauchten ſie, um den Fremden anzulocken. Einige Portraits, welche unſer Maler an der amerikaniſchen Küſte verfertigt, erkannten ſie ſogleich an den Knochen unter der Lippe, und einer meiner Gäſte rief lebhaft, indem er ſein Meſſer zog: „treffe ich einen ſolchen Kerl mit zwei Knochen, ſo durchbohre ich ihn!“ Auf meine Frage, wo die Amerikaner das Eiſen herbekämen, erhielt ich zur Antwort: aus Colima. Sie ſprachen mancherlei darüber, der Dolmetſcher aber verſtand nur ſo viel, daß die Amerikaner zu Waſſer ſich nach N in die Nähe von Colima begeben, ob ſie aber dort mit Ruſſen oder Tſchuktſchen Handel treiben, konnten wir nicht herausbringen, und ich bedauerte ſehr, keinen guten Dolmetſcher zu haben. Nach einer halben Stunde verließ mein Alter das Schiff; meine Geſchenke nahm er nur mit Widerwillen, weil er meinte, mir kein würdiges Gegengeſchenk machen zu können. Ich habe dieſes Zartgefühl bei den Uebrigen nicht bemerkt; eine ſolche Sorge hielt keinen ab, alles herzlich gern anzunehmen. Dem Alten gab ich ein Blatt Papier, worauf ich meinen Dank für ſeine gute Aufnahme geſchrieben; er ſchien es nach einiger Erklärung zu begreifen, und verwahrte es ſorgfältig. Noch bat ich ihn, wenn ich im künftigen Jahre wieder herkäme, einige Rennthiere für mich in Bereitſchaft zu halten; er verſprach es gern und mit dem Zuſatze, daß er mich dann noch reichlicher damit verſorgen wolle.

Mit dem heutigen Tage endige ich unſern Aufenthalt in der St. Lorenz-Bay und will zum Schluß noch einige Bemerkungen und Obſervationen, die ich hier gemacht, beifügen. Mich auf eine weitläuftige Beſchreibung dieſer Bay einzulaſſen, halte ich für überflüßig, da ſie durch Bellings und Saritſcheffs Reiſe hinlänglich bekannt iſt. Das Land, ſo unfruchtbar und jämmerlich es iſt, ſcheint mir reich an Pelzwerk, von dem wir ſehr viel geſehen, obgleich die Tſchuktſchen uns nie welches verhan-

delten. Beſonders häufig trifft man hier die Gewratſchka, ein Thier, das ſeine Wohnung, welche zwei Oeffnungen hat, unter der Erde baut und gewöhnlich vor einer derſelben ſitzt und pfeift; ſein Fell gibt eine leichte Sommerkleidung, und der Tſchuktſche zwingt es, wenn er es fangen will, durch Waſſer, das er in eine Oeffnung gießt, zur andern herauszukommen. Eine beſondere Gattung Mäuſe, die ſich in der Erde aufhalten, haben wir hier getroffen; Landvögel ſcheint es hier nicht zu geben, denn wir haben keinen einzigen geſehen.

Wenn der Tſchuktſche eine Sache bewundert, ſo wiederholt er oft das Wort: Mezenki; ruft er jemand, ſo ſagt er: Tumutum. Der Alte erzählte uns, daß jetzt die Zeit der ſtarken Stürme nahe ſey, der letzte wäre nur ein ſchwacher Wind geweſen.

Er machte uns begreiflich, daß bei einem wirklichen Sturm ſich kein Menſch auf den Füßen erhalten könnte, ſondern ſich gleich platt an die Erde legen müßte. — Die Berührung der Naſe beim Gruße, iſt hier nicht gebräuchlich. — Der Wallfiſch, welchen ſie neulich gefangen, war bei dem letzten Sturm durch das hohe Waſſer vom Ufer abgeſpült, und gerieth nicht weit vom Lande in unſerer Nähe auf den Grund; da ſie ihm am Kopf ſchon viel Fleiſch und Speck weggeſchnitten hatten, ſo bekam dadurch der hintere Theil das Uebergewicht, und ſenkte ſich auf den Boden. Es war dort ſieben Faden tief, und dieſes betrug $\frac{2}{3}$ von der Länge des Fiſches. Mir ſchien dieſer ungeheuer groß, in Unalaſka aber erfuhr ich, daß ſie zuweilen dreißig Faden lang ſind; dieſe nennen ſie dort Aliamak, und man ſagte mir, daß die Leute, welche an den beiden Enden des Thieres beſchäftigt ſind, entſetzlich ſchreien müßten, um ſich einander verſtändlich zu machen.

Breite von unſerm Ankerplatz, das Mittel aus mehreren Obſervationen 65° 39, 33″. Abweichung der Magnetnadel 24° 45′ 0″. Breite der weſtlichen Spitze der niedrigen Inſel 65° 37′ 38″. Länge nach den Chronometern 171° 12′ 30″.

Den 29ſten Auguſt Morgens erhob ſich ein ſchwacher Wind aus N den wir ſogleich benutzten; am Mittag hatten wir die niedrige Inſel umſegelt, der Wind ſetzte ſich in N N O feſt, und ich richtete den Cours nach der öſtlichen Spitze der St. Lorenz-Bay, um dieſe zu unterſuchen; hierauf wollte ich meinen Lauf nach der Untiefe Choal Nees nehmen, um den äußerſten ſchiffbaren Rand derſelben zu erforſchen. Gegen Abend verloren wir das Land aus dem Geſicht, der Wind wurde ſtark, und alle Vorboten eines Sturmes, der ſich auch bald aus N O erhob, waren da. Um Mitternacht wüthete er am heftigſten, und obzwar unſere Marsſegel ganz gerifft waren, fürchtete ich doch, daß die ſtarken Windſtöße, veranlaßt durch die Nähe des Landes ſie herunter reißen möchten; dennoch mußte ich Segel tragen, um der Gefahr ans Land getrieben zu werden, zu entgehen. Durch die ſtarke Strömung welche in dieſem Meere Statt findet, thürmten ſich die Wellen hoch und ſpitz, und glichen raſch auf einander folgend, einer heftigen Brandung. Nie iſt unſer kleiner Nurick ſo gewaltſam hin und her geſchleudert worden; kaum war er mit der einen Seite im Meere, als die Gewalt einer zweiten Welle, die andere Seite unterzutauchen zwang, und ich begreife nicht, wie die Maſten dieſe heftige Bewegung ausgehalten haben. Es regnete ſtark, und eine Dunkelheit, bei der man blindlings umhertappen mußte, verbunden mit der Strömung und der Nähe des Landes machte unſere Lage ſehr gefährlich.

Den 30ſten Auguſt Morgens ſieben Uhr, legte ſich der Sturm, und das Wetter wurde heiter. Gegen Mittag wandte ſich der Wind nach N ward friſch, und wehte um acht Uhr Abends ſtark aus W. Die Wellen liefen hoch, aber regelmäßig. Da ich glaubte, mich in der Nähe der St. Lorenz-Inſel zu befinden, ließ ich beilegen indem ich mich der Strömung wegen auf die Schiffsrechnung nicht verlaſſen,

und leicht auf die Inſel ſtoßen konnte. Den 31ſten um vier Uhr Morgens ſetzte ich bei mäßigem W Winde den Lauf nach S S O fort. Den Horizont bedeckten dichte Nebelwolken, welche undurchdringlich waren, und da mir durch dieſe, die Beſtimmung der öſtlichen Seite der St. Lorenz-Inſel, ohne großen Zeitverluſt unmöglich war, ſo beſchloß ich, an ihr vorbei zu ſegeln. Es war mir zu wichtig, noch zeitig genug in Unalaska einzutreffen, weil ich von dort nach Kodiak ſchicken mußte, um mir zum nächſten Jahre einen Dolmetſcher bringen zu laſſen. Ein ſolcher Bote geht auf einer dreiſitzigen Baydare längs der ſüdlichen Küſte von Aliakſa; bei zu ſpäter Jahrszeit iſt es unmöglich, dieſe Reiſe zu unternehmen, welche man ſchon im Sommer ein Wagſtück nennen kann, denn dieſe Böte, oder Poſten, wie man ſie in Unalaska nennt, gehen nicht ſelten verloren.

Am Mittag erhaſchten wir auf einen Augenblick die Sonne, und fanden die Breite 63° 13′, Länge der Chronometer nach der Schiffsrechnung 167° 54′. Von hier richtete ich den Cours S. t. S ½ O um School Nees zu unterſuchen; die Tiefe nahm von neunzehn Faden bis Mitternacht auf 15 ½ ab, der Boden beſtand aus Thonerde. Der Wind variirte von N W nach N O, dabei trübes Wetter und Regen.

Den 1ten September. Um neun Uhr wehte der Wind ſtark aus N W. Die Tiefe betrug nur 13 ½ Faden über einen Grund von grauem Sande. Der Wind ward ſo heftig, daß wir gezwungen waren, alle Riffe zu nehmen; der Barometer kündigte einen heftigen Sturm an; alles dieſes bewog mich, die Unterſuchung von School Nees aufzugeben. Wir befanden uns ſchon in einer ſehr gefährlichen Lage, da der nordweſtliche Sturm uns nicht erlaubte, nach W, der einzigen Richtung die uns vor Untiefen ſicherte, vorzurücken. Ich ſteuerte unter gerifften Marsſegeln, welche eigentlich des Sturmes wegen, ganz eingenommen ſeyn mußten, S. W. t. W ½ W. Um elf Uhr hatte die Tiefe ſchon bis auf neun Faden abgenommen; meine Unruhe war groß, denn unſere Lage verſchlimmerte ſich; plötzlich fanden wir gegen Mittag wieder fünfzehn Faden Tiefe, dieſe blieb bis ſechs Uhr, nahm gegen die Nacht noch zu, und wir waren der drohenden Gefahr entriſſen, als auch der Wind nachgab, und der Himmel ſich während der Nacht aufklärte.

Den 2ten September. Die freundlich aufgehende Sonne, ein Anblick den wir lang entbehrt, verkündigte einen ſchönen Tag, der Wind wehte friſch aus Weſten und ich ſteuerte S. t. O. nach Unalaska. Kurz vor Mittag nahm ich einige Höhen, aus welchen die Breite berechnet, 59° 42′, Länge nach den Chronometern 169° 53′. Die Tiefe 26 Faden über feinem, weißen Sande.

Den 3ten. Um ſechs Uhr Nachmittags ward vom Maſtkorb aus, die Inſel St. Paul in S. W. t. in einer Entfernung von zwanzig Meilen geſehen; es waren nur drei Hügel ſichtbar, welche kaum über dem Horizont hervorragten, wahrſcheinlich die höchſten Stellen der Inſel, die aus niedrigem Lande beſtehen ſoll. Viele Waſſervögel flogen um das Schiff, ſo furchtlos, daß einige davon ſich fangen ließen. Am folgenden Morgen ſegelten wir der Inſel St. Georgien in einer Entfernung von achtzehn Meilen vorbei; ſie lag uns in W und der kaum anbrechende Tag erlaubte uns nicht, ſie deutlich zu ſehen.

Ein ſtarker N N W führte uns raſch auf Unalaska zu; um acht Uhr Morgens entdeckten wir in S ein Schiff, kaum bemerkbar durch die weite Ferne. Seit Braſilien war es das Erſte dem wir begegneten, und in dieſem Meere erwarteten wir ein ſolches Zuſammentreffen am wenigſten. Als wir es am Mittag eingeholt, zeigte ich die Flagge, und nachdem der Scuner von zwei Maſten daſſelbe gethan, erkannte ich, daß er der ruſſiſch-amerikaniſchen Kompagnie gehörte. Er hatte, wie ich durch eine kurze Un-

terredung erfuhr, von den Inſeln St. Paul und St. Georgien eine Ladung Felle eingenommen, und brachte dieſe nach der Inſel Sitka.

Den 5ſten September. Nachdem wir eine ſtürmiſche Nacht überſtanden, befanden wir uns nach der Schiffsrechnung zwanzig Meilen von Unalaska entfernt; ein dichter Nebel, welcher das Land verbarg, raubte uns die Hoffnung, noch heute den Hafen zu erreichen. Um fünf Uhr Nachmittags verzog er ſich auf einen Augenblick, und wir ſahen in geringer Entfernung ein hohes Land, welches ich für die NO Spitze der Inſel Unalaska hielt; da er aber gleich wieder das Land verhüllte, mußten wir in See gehen, und die ganze Nacht bei feinem Regen und ſchwachem NO Winde laviren.

Den 6ten bei Anbruch des Tages verſchwand der Nebel, und die NO Spitze der Inſel, welche wir jetzt ganz deutlich ſahen, war nur ſechs Meilen von uns entfernt. Selten wird ein Seefahrer einen ſo grauenvollen und öden Anblick haben, als dieſe Inſel, beſonders von ihrer NO Seite gewährt. Schwarze Lavaufer ſteigen ſenkrecht aus dem Meere empor, bis zu einer Höhe, welche ewiges Eis bedeckt. Die ganze Inſel ſcheint aus lauter ſpitzen, dicht neben einanderliegenden Bergen zu beſtehen, wovon einige ſo hoch ſind, daß ihre Gipfel bis in die Wolken reichen. Heute war der Anblick minder traurig, denn ſelbſt die höchſten Gipfel waren wolkenlos, und die Sonne malte ihre Eisdecke roſenroth. Um ſechs Uhr erhob ſich ein mäßiger Wind aus SO, der, weil er contrair war, uns zwang, den Tag und die ganze Nacht in der Nähe von Unalaska zu laviren. Am 7ten September erhob ſich endlich ein zwar nur ſchwacher, aber günſtiger Wind aus NO, den wir benutzten, indem wir den Cours auf den Hafen Illiuliuk nahmen, wo die amerikaniſche Kompagnie eine Beſitzung hat; kaum aber hatten wir uns dem Eingange des Hafens, welcher von hohen Bergen umringt iſt, genähert, ſo hörte der Wind ganz auf. Vor dem Eingange zu ankern iſt unmöglich, da man auf hundert Faden keinen Grund findet, und die augenblicklichen Windſtöße, aus verſchiedenen Richtungen, machten das Einlaufen gefährlich, da wir ſo leicht aufs Land getrieben werden konnten; unterdeß war die Nachricht von der Ankunft eines Schiffes im Hafen bekannt geworden, und der Agent der amerikaniſchen Kompagnie Kriukof, kam mit fünf großen, vier und zwanzig rudrigen Baydaren, um uns in den Hafen zu bugſiren, eine Aufmerkſamkeit, die wir alle mit Dank erkannten, da wir ohne dieſelbe ihn heute nicht hätten erreichen können. Hier gewährten uns die vielen Aleuten, in ihren kleinen, einſitzigen Baydaren, welche die Neugier herbeigetrieben, einen ſeltſamen Anblick. Um 1 Uhr Nachmittags ließen wir die Anker im öſtlichen Theil des Capitain-Hafens, dem Dorfe Illiuliuk gegenüber, fallen. Man liegt hier ſehr ſicher, und man könnte in der Welt keinen beſſern Hafen finden, wenn das Ein- und Auslaufen nur nicht ſo ſchwer wäre. Herr Kriukof hatte, um uns zu erquicken, ein Bad nach ruſſiſcher Art bereiten laſſen, und dieſes Nationalbad, das dem Ruſſen nach einer langen Reiſe ein unentbehrliches Bedürfniß iſt, ward uns noch angenehmer, durch die Erinnerung an das liebe Vaterland.

Obzwar auf Unalaska und den übrigen Aleutiſchen Inſeln nur zwölf Stück Rindvieh, welche der amerikaniſchen Kompagnie gehören, befindlich ſind, ſo ließ doch Herr Kriukof noch heute einen Ochſen ſchlachten, und ſchickte täglich der ganzen Mannſchaft friſches Fleiſch; auch mit Kartoffeln, Rüben und Rettig, den einzigen Gemüſe-Gattungen, die hier fortkommen, verſorgte er uns aus ſeinem Garten; dieſe friſchen Lebensmittel gaben uns Allen neue Kräfte, und ich hatte die Freude, meine Mannſchaft vollkommen geſund zu ſehen. Den 8ten September Morgens, lief das kleine Fahrzeug Tſchirik, welches wir zwiſchen Unalaska und St. Paul geſehen, in den Hafen. Von dem Kapitain deſſelben,

Herrn **Binzemann**,*) erfuhr ich, daß man von der Inſel St. Paul, die er kürzlich verlaſſen, bei ſehr heiterem Wetter eine Inſel in S. W. t. W. ſehen könne; er habe den Verſuch gemacht, dieſe jetzt aufzufinden, ſey aber durch die Nebel daran verhindert worden. Auch Herr **Krinkof**, welcher vor mehreren Jahren einige Zeit auf St. Paul gelebt, verſicherte, von dort aus bei heiterem Wetter Land geſehen zu haben. Ich habe mir feſt vorgenommen, im nächſten Jahre auf meiner Fahrt nach der Beeringsſtraße, dieſe Gegend genau zu unterſuchen, und ſollte dieſe Inſel wirklich exiſtiren, ſo hoffe ich, ſie zu finden.

Meiner Inſtruction zufolge, ſollte ich von Unalaska nach den Sandwich-Inſeln gehen, damit meine Mannſchaft dort von den gehabten Beſchwerden einige Zeit ausruhen, und ich mich zur bevorſtehenden Fahrt in die Südſee mit friſchen Lebensmitteln verſorgen möchte; dieſer Plan wäre allerdings gut geweſen; wenn ich dort mit Sicherheit auf die nöthige Proviſion hätte rechnen können; dieſes aber war, nach allen Nachrichten, die ich durch die amerikaniſchen Schiffscapitains über die Sandwich-Inſeln einzog, durchaus nicht zu hoffen. Um alſo in keine Verlegenheit dieſer Art zu gerathen, beſchloß ich, von hier nach Californien zu ſegeln, dort in dem ſchönen Hafen St. Francisco meiner Mannſchaft einige Wochen Ruhe zu geben, während deſſen das Schiff zu repariren, uns mit Waſſer, Holz und Lebensmitteln zu verſorgen, und alsdann die Sandwich-Inſeln nur auf kurze Zeit zu beſuchen.

In Unalaska durfte ich nicht lange verweilen, weil die Navigation hier in ſpäter Jahrszeit, der ſtarken Stürme wegen, gefährlich iſt; ich befahl alſo, unſern Waſſervorrath ſo raſch als möglich einzunehmen, um die Reiſe bald wieder antreten zu können. Unterdeß hatte ich ein Verzeichniß aller meiner Bedürfniſſe fürs kommende Jahr aufgeſetzt, und dem Agenten der amerikaniſchen Kompagnie überreicht, welcher, auf Befehl der Directoren der Kompagnie in St. Petersburg, verpflichtet war, meine Forderungen zu erfüllen; dieſe beſtanden in folgenden:

1. Eine Baydare von 24 Rudern, zwei dergleichen einſitzige, und zwei dreiſitzige verfertigen zu laſſen; 2. fünfzehn geſunde, ſtarke Aleuten mit ihrer ganzen Amunition bereit zu halten, welche geübt wären, mit den Baydaren umzugehen. 3. Für die ganze Mannſchaft Calmaicas von Seelöwen-Hälſen, welche gegen den Regen ſchützen und undurchdringlich ſind, bereit zu halten, und 4. ſogleich Jemand nach der Inſel Kodiak abzufertigen, um von dort durch den Agenten der amerikaniſchen Kompagnie einen Dolmetſcher zu erhalten, der die Sprache der Völker kenne, welche nördlich von der Inſel Alakſa die Küſte Amerikas bewohnen. Dieſer letzte Punkt war am ſchwierigſten, da die Jahrszeit ſchon ſo weit vorgerückt, mit beſtändigen Stürmen drohte, welche das kleine Fahrzeug den größten Gefahren ausſetzte, indem das Landen im freien Ocean ſehr beſchwerlich, und oft unmöglich iſt. Dennoch war mir ein Dolmetſcher für die Beeringsſtraße zu wichtig; die Sendung mußte unternommen werden, und es fanden ſich drei entſchloſſene Aleuten, welche ſich ſelbſt zu dieſer Fahrt erboten.

Den 11ten September. Zur Feier des Namenstages unſeres Kaiſers, gab Herr **Krinkof** geſtern der ganzen Equipage am Lande ein Mittagsmahl, und Nachmittags begaben wir uns in eine große unterirdiſche Wohnung, wo eine Menge Aleuten zum Tanz verſammelt waren. Ich glaube gewiß, daß ihre Spiele und Tänze in früherer Zeit, als ſie noch im Beſitz ihrer Freiheit waren, anders geweſen ſind als jetzt, wo die Sclaverei ſie beinah zu Thieren herabgewürdigt hat, und wo dieſes Schauſpiel

*) Herr **Binzemann**, von Geburt ein Preuße, hat den größten Theil ſeines Lebens auf der See zugebracht, wo er verſchiedene Kauffarthei-Schiffe führte, und iſt jetzt im Dienſte der amerikaniſchen Kompagnie.

weder erfreulich noch beluſtigend iſt. Das Orcheſter beſtand aus drei Aleuten mit Tambourins, womit ſie eine einfache, traurige, nur drei Töne enthaltende Melodie, begleiteten. Es erſchien immer nur Eine Tänzerin, welche ohne allen Ausdruck ein Paar Sprünge machte, und dann unter den Zuſchauern verſchwand. Der Anblick dieſer Menſchen, welche mit traurigen Gebehrden vor mir herumſpringen mußten, peinigte mich, und meine Matroſen, welche ſich ebenfalls gedrückt fühlten, ſtimmten, um ſich zu erheitern, ein fröhliches Lied an, wobei zwei von ihnen ſich in die Mitte des Kreiſes ſtellten, und einen Nationaltanz ausführten. Dieſer raſche Uebergang erfreute uns alle, und ſelbſt in den Augen der Aleuten, welche bis jetzt mit gebückten Häuptern da geſtanden, blitzte ein Strahl der Freude. Ein Diener der amerikaniſchen Kompagnie (P r o m i ſ ch l l e n o i) welcher als rüſtiger Jüngling ſein ruſſiſches Vaterland verlaſſen, und in dieſer Gegend alt und grau geworden war, ſtürzte jetzt plötzlich zur Thür herein, und rief mit gefalteten, zum Himmel erhobenen Händen: „das ſind Ruſſen, das ſind Ruſſen; o theures, geliebtes Vaterland!“ Auf ſeinem ehrwürdigen Geſichte lag in dieſem Augenblick der Ausdruck eines ſeligen Gefühls; Freudenthränen benetzten ſeine bleichen, eingefallenen Wangen, und er verbarg ſich, um ſich ſeiner Wehmuth zu überlaſſen. Der Auftritt erſchütterte mich, ich verſetzte mich lebhaft in die Lage des Alten, dem ſeine, im Vaterlande glücklich verlebte Jugend, jetzt in ſchmerzlicher Erinnerung vor die Seele trat. In der Hoffnung, im Schooße ſeiner Familie ein ſorgenfreies Alter genießen zu können, war er hergekommen, und mußte nun, wie viele andere, in dieſer Wüſte ſein Leben enden.

mbourins, womit
rſchien immer nur
ter den Zuſchauern
ir herumſpringen
ſtimmten, um ſich
iſes ſtellten, und
t in den Augen der
Freude. Ein Die-
ſein ruſſiſches Va-
plötzlich zur Thür
das ſind Ruſſen;
genblick der Aus-
Wangen, und er
ich verſetzte mich
tzt in ſchmerzlicher
rgenfreies Alter ge-
Wüſte ſein Leben